

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 91 September 2018

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Hendrik Bijnsdorp, Ge Bos-Thoma, Simon de Waard
Aan dit nummer werkte mee: Hendrik Bijnsdorp, Emmy von Faber, Simon de Waard

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2018
Website: ***https://www.xs4all.nl/~bosq***
John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: ***bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. ***Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**https://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord

2018 is een bewogen jaar waarin veel is gebeurd.
Na het opknappen van het eigen schip voor Sail Warmond en Sail Leiden eindelijk na jaren weer eens gevaren.

Kort na Sail Leiden bereikte mij het bericht van Simon de Waard dat tijdens de vaart zijn roef in brand was gevlogen. Wellicht heeft u dat mee gekregen. Gelukkig heeft hij goed gehandeld en heeft hij geen letselschade opgelopen. Omdat hij langs zijn eigen motoren specialist van zijn 1-cilinder gloeikopmotor Industrie voer, die hem met veel rook voorbij zag varen, is de brandschade redelijk beperkt gebleven. Ze hebben namelijk 112 gebeld en toen Simon het schip naar de oever stuurde omdat de brand niet uit wilde, was de brandweer al aanwezig. Die hebben de brand snel geblust waardoor de schade redelijk beperkt is gebleven.
Iedere brandschade ziet er in eerste instantie heel erg uit, maar als je nauwkeuriger kijkt dan valt het uiteindelijk mee. Nauwelijks schade aan het staal, de motor bleef gewoon doorlopen tijdens de brand en kan worden gered. Natuurlijk is er wel interieurschade, verfschade en alle elektrische bedradingen moeten vernieuwd worden.



Opvallend is dat de rode bedrading wel gesmolten is, maar de grijze bedrading niet. Het verhaal van Simon de Waard vindt u in dit nummer. Hopelijk blijft de Stella Maris behouden!

Tot slot weet u allemaal dat 30 december 2018 de overgangsregeling voor het krijgen van een pleziervaartuigen certificaat afloopt. Meld uw schip **voor 1 november 2018** aan voor keuring en u kunt ook na 30 december 2018 blijven varen!

Janneke Bos
hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Ontwikkelingen rond het Klein Vaarbewijs

Op 17 april 2018 was de jaarlijkse bijeenkomst voor opleiders voor het Klein vaarbewijs. Elk jaar organiseert de Vamex deze bijeenkomst om de opleiders te informeren over de laatste ontwikkelingen en hoe de examens het afgelopen jaar zijn gegaan. Dit jaar weer een aantal nieuwe en vooral ook jongere gezichten. Het Klein Vaarbewijs zit dan ook in de lift. Afgelopen jaar nam Vamex 10% meer examens af dan voorgaande jaren en opvallend genoeg steeg het aantal examens Klein Vaarbewijs 2 zelfs met 15%. Het gaat goed met de economie en dan gaat het meestal ook beter met de watersport en willen dus meer mensen met kennis het water op.

Vaste lezers weten dat het de bedoeling is dat de wettelijke taken van de Vamex overgaan naar het CBR. Dit voorjaar is dat met een jaar uitgesteld. Zoals het er nu naar uitziet zal de examinering en de uitgifte van de vaarbewijzen vanaf 1 januari 2020 overgaan naar het CBR. Het Klein Vaarbewijs en Groot Pleziervaartbewijs worden dan ondergebracht bij de afdeling CCV van het CBR. Dat is de afdeling die bijvoorbeeld nu ook de examens voor het Groot Vaarbewijs voor de beroepsvaart afneemt. Inzet is en blijft dat de bestaande dienstverlening op hetzelfde peil blijft. Grootste verandering zal zijn dat u straks op elke theorielocatie van het CBR examen kan doen.

Vamex vraagt kandidaten na afloop altijd waarom men het Klein Vaarbewijs nodig heeft. Belangrijkste redenen zijn varen met een snelle motorboot, huren van een boot in het buitenland en toch ook dat men meer wil weten van het varen en de vaarregels.

In het tweede deel van de bijeenkomst worden de zogenaamde 'struikelblokken' besproken. De onderwerpen die veel kandidaten lastig vinden op het examen.
De vaarregels blijven lastig, maar ook het manoeuvreren en kaartpassen zijn onderwerpen waar kandidaten punten laten liggen. Aangezien de meeste kandidaten kiezen voor zelfstudie is het goed om te weten dat extra oefenen met oefenvragen helpt de leerstof beter te onthouden en toe te kunnen passen. De Examentraining voor het Klein Vaarbewijs is daarbij een handig hulpmiddel. Of natuurlijk een cursus of een dag oefenen en leren onder begeleiding van een opleider is zeker aan te raden.

Er komt in Nederland geen praktijkexamen voor het Klein Vaarbewijs. Dat nog maar eens gezegd, want er zijn opleiders die menen extra cursisten te kunnen trekken door te dreigen met de komst van een praktijkexamen voor het Klein Vaarbewijs. Daar klopt dus niets van en een opleider die anders beweert kunt u maar beter mijden.

Bron: Vaarwijzer

Examenkaarten klein vaarbewijs nu te downloaden

Met deze examenkaart kunnen kandidaten oefenen voor het examen A voor de Vaarbewijzen. U mag deze kaart niet gebruiken om mee te navigeren.

https://www.defensie.nl/binaries/defensie/documenten/kaarten/2018/06/26/examenkaart-a-vaarbewijzen/Examenkaart+Klein+Vaarbewijs+A1.pdf

Met deze examenkaart kunnen kandidaten oefenen voor het examen B voor de Vaarbewijzen. U mag deze kaart niet gebruiken om mee te navigeren.

https://www.defensie.nl/binaries/defensie/documenten/kaarten/2018/06/26/examenkaart-b-vaarbewijzen/Examenkaart+Klein+Vaarbewijs+B1.pdf

Download voorwaarden

Iedereen mag dit product gratis downloaden.

Het gebruik voor elk doel is gebonden aan de volgende voorwaarden:
1. U mag geen commerciële activiteiten ontplooien met het verstrekte product. Uitzondering hierop zijn activiteiten waarvoor de Dienst der Hydrografie expliciet toestemming heeft gegeven. Dit houdt onder meer in dat u met het verstrekte product geen substantiële inkomsten mag generen (direct of indirect). Dit geldt ook voor het kosteloos verstrekken van dit product, waarbij commerciële belangen van anderen worden geschaad.
2. U mag het verstrekte product niet aan derden beschikbaar stellen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Dienst der Hydrografie.
3. U dient het product te vernietigen, nadat u dit niet meer nodig heeft.
4. De verstrekte gegevens mogen niet worden gebruikt als middel om mee te navigeren. De reden is dat de kaarten op zichzelf staan en niet zijn bijgewerkt conform de Berichten aan Zeevarenden.
5. De Dienst der Hydrografie behoudt zich het recht voor haar Morele rechten (art. 6 bis Conventie van Bern) uit te oefenen op het gereproduceerde materiaal, waarin de verstrekte gegevens zijn verwerkt.

Bron: Dienst der Hydrografie

Vaarbewijs straks ook op zee?

België is druk doende de verouderde pleziervaartregels te herzien. Wij schreven daar al eerder over. Eén van de plannen omhelst een uitbreiding van de vaarbewijsplicht naar de Belgische kustwateren.

De pleziervaart in België zit in de lift, jaarlijks worden ongeveer 8.000 nieuwe plezierboten ingeschreven.
Om ongelukken op de drukker wordende wateren te vermijden, wil staatssecretaris voor de Noordzee Philippe De Backer een vaarbewijs invoeren voor de Noordzee. Iedereen die het water opgaat met een boot langer dan 15 meter of een boot die sneller vaart dan 20 kilometer per uur, moet zo'n bewijs hebben. "Wie vandaag op zee gaat varen, moet op geen enkele manier tonen dat hij of zij dat ook kan. Dat is niet logisch", aldus De Backer. *"We willen de basiskennis en veiligheid garanderen van iedereen op de Noordzee."*
Bron: Vaarwijzer

Modernisering van beroepsdiploma eisen op de Rijn

De CCR is van start gegaan met zeer omvangrijke werkzaamheden voor de wijziging van het RSP, het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn. Dit is nodig om de CESNI-standaarden over te kunnen nemen en om net als de Europese richtlijn, (EU) 2017/2397, een benadering te volgen die gebaseerd is op competenties. Deze richtlijn van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de erkenning van de beroepskwalificaties in de binnenvaart werd op 12 december 2017 aangenomen. De nieuwe richtlijn vervangt de richtlijnen van de Raad 91/672/EEG en 96/50/EG.

De nieuwe richtlijn (EU) 2017/2397 stoelt op gemeenschappelijke voorbereidingen door de Europese Unie en de CCR. In de richtlijn is een periode van twee jaar voorzien, tot januari 2020, om gedelegeerde handelingen aan te nemen die gebaseerd zullen zijn op de volgende CESNI-standaarden:
- de medische geschiktheid;
- de beroepscompetenties van varend personeel;
- praktijkexamens en simulatoren die voor deze examens worden ingezet.

Om voor de beroepskwalificaties in geheel Europa dezelfde eisen te kunnen stellen, zal de CCR het RSP moderniseren.

De doelstellingen daarbij zijn de volgende:
- behoud van een hoog veiligheidsniveau op de Rijn;
- zorgen voor een juridisch Rijnregime dat overal hetzelfde is;
- de erkenning van Europese certificaten en zorgen voor de erkenning van de Rijnkwalificaties binnen het nieuwe wettelijk kader;
- de wettelijke voorschriften voor de beroepskwalificaties in Europa moderniseren en harmoniseren;
- zorgen voor een transpositie van de richtlijn 2017/2397 op nationaal vlak die zo coherent mogelijk is;
- de integratie van de CESNI-standaarden in het RSP mogelijk maken;
- in het kader van de nauwe samenwerking concreet bijdragen aan het opzetten van een elektronisch register, zoals voorzien in richtlijn 2017/2397;
- ervoor zorgen dat de controle van de beroepscertificaten makkelijker wordt door regelingen die waarborgen dat een persoon voor dezelfde kwalificatie niet meerdere certificaten kan hebben;
- ervoor zorgen dat enerzijds de administratieve samenwerking - die vandaag de dag op een zeer hoog peil ligt - behouden blijft en dat anderzijds de bevoegdheden van de Rijnautoriteiten gehandhaafd worden, om alle administratieve handelingen in de Rijnvaart te faciliteren en tussen de landen af te stemmen (bijvoorbeeld: afgifte, wijziging of verlenging van patenten of van verklaringen van medische geschiktheid);
- voortzetting van de goede samenwerking op Europees vlak, met name met de EU, de ECE/UN, de riviercommissies en met de landen die een administratieve overeenkomst met de CCR hebben gesloten voor de erkenning van de vaarbewijzen en de vaartijd.

Tijdens de plenaire vergadering heeft de CCR de internationale organisaties die waarnemer zijn bij de CCR verzocht om hun overwegingen ten aanzien van al deze werkzaamheden kenbaar te maken, zodat er gesprekken gevoerd kunnen worden over gebieden waarop de samenwerking kan worden uitgebreid.

Bron: CCR

Vervolg praktijkcursussen Varen als Vroeger

De Noorderschippers organiseren ook dit jaar weer twee praktijkcursussen Varen als Vroeger. Dat betekent een dag lang oude vaartechnieken oefenen, 'schipperen' met Ton Krom als docent. Ton schreef, samen met Erick Takes, het boek Puntje zeil. Wat daarin beschreven wordt: afvaren en aanleggen onder zeil, gebruik van kleine zeiltjes, bomen en jagen, oefenen de deelnemers op het mooie, kleine vaarwater rond het Friese Dokkumer Nieuwezijlen.

De cursussen waren aan boord van de Groninger boltjalk De Goede Verwachting. Kosten € 75,- inclusief cursusboek, koffie, thee en lunch. Maximaal acht deelnemers per dag. Mail voor opgeven of meer informatie naar noorderschippers@lvbhb.nl

Nieuw is dat er dit jaar voor vier of vijf eerdere deelnemers aan een dagcursus een intensieve vervolgcursus wordt gegeven. Dat gebeurt op zaterdag 8 en zondag 9 september 2018, ook met Ton Krom, als docent en ook op de Groninger boltjalk De Goede Verwachting. Belangstelling? Mail aan noorderschippers@lvbhb.nl

Bron: Bulletalie LVBHB

Evaluatie CWO diplomalijnen Jachtzeilen

De evaluatie van de vernieuwde diplomalijnen Jachtzeilen Tidal en Non-Tidal zijn plaatsvinden op woensdag 10 oktober 2018 om 19.00 uur op het HISWA kantoor te Amsterdam. Voor deze evaluatie zijn naast alle jachtzeilscholen ook de jachtzeilinstructeurs met niveau 4, 4*, O of O* uitgenodigd. Indien u hier meer informatie over wilt, kunt u dit opvragen bij het secretariaat (info@cwo.nl). De exacte opzet van de avond wordt later bekend gemaakt.

Bron: CWO

Het nieuwe CWO jaarboek voor 2018 staat online

Sinds 20 april 2018 staat het CWO jaarboek 2018 online. Deze is te downloaden voor instructeurs als je ingelogd bent.

Ben je opleider of beheerder bij een locatie? Pak 'm er dan even bij om te zien wat er allemaal aangepast is. Hieronder de belangrijkste aanpassingen:

<u>Vertrek ANWB</u>
In 2017 is door de ANWB besloten de activiteiten in de watersport af te gaan bouwen; dit heeft erin geresulteerd dat

zij geen deelnemende partij meer is in de stichting CWO. Het logo van de CWO is daarom gewijzigd; locaties wordt verzocht om uiterlijk per 1 januari 2019 bij alle uitingen (ook online) het nieuwe logo van de CWO te gebruiken dat te vinden is op de CWO-website (www.cwo.nl/mijn-cwo/login) of op te vragen bij het CWO-secretariaat (info@cwo.nl).

Bestuursleden
Wegens het vertrek van de ANWB uit de CWO is Pieter Kuppenveld, die namens de ANWB zitting had in het CWO-bestuur, na jaren trouwe dienst afgetreden als bestuurslid. Namens het Watersportverbond heeft Maurice Leeser afscheid genomen van het CWO-bestuur, en heeft Marijn Stokker zitting genomen. Marijn heeft de portefeuille technische zaken op zich genomen.

Kaderopleiding
PvB's: ten opzichte van 2017 is er een aantal wijzigingen in de afrondingseisen voor instructeurs; zo is voor I-2 besloten dat het portfolio geen verplicht onderdeel meer is van de PvB's en is het assisteren bij een activiteit en inschatten vaardigheidsniveau ook niet meer verplicht.

IV+ trainer worden: Om het proces van IV+ trainer simpeler te maken en meer uniformiteit te waarborgen, is besloten dat ervaren trainers het PvB 5.2 (uit de opleidercursus) dienen af te leggen, alvorens zij op de externe IV+ trainerslijst komen. Dit kan in 2018 op 24 juni, gezamenlijk met de opleiders in opleiding, of op een andere dag.

Ratio's CWO-IV examens: voor de afname van CWO-IV examens zijn net als voor de lessen CWO-I t/m CWO-III ratio's opgesteld voor het maximum aantal examenkandidaten en boten per examinator. Deze ratio's vindt u terug in het jaarboek.

Opleidercursus: de opleidercursus werd voorheen uitbesteed, maar wordt sinds 2018 georganiseerd door de CWO. De opleidercursusstaf valt onder de kwaliteitscommissie.

Controles van opleidingslocaties
Tijdens de achterbanvergadering en de opleider-, her en bijscholingsdag van 2018 is door de controlecommissie uitgesproken dat zij bij aankomst op een locatie graag een overzichtslijst krijgen van de aanwezige instructeurs.
Op deze lijst moeten staan:
o Naam + pasnummer
o Instructeursniveau(s)
o Lesgevende discipline
o Cursistenaantal per instructeur
o CWO-niveau van de cursisten
o Aantal boten en volgboten
Voor de controleurs is het van belang dat de enquête die achteraf wordt verstuurd, door de locatieverantwoordelijke wordt ingevuld. Zo kan feedback worden gegeven op de controleur.

Bron: CWO

Tijdelijke RPR regels worden definitieve wijzigingen

Tijdens de plenaire vergadering in juni 2018 heeft de CCR eveneens een besluit aangenomen om bepaalde tijdelijke voorschriften om te zetten in definitieve voorschriften.
Dit komt de leesbaarheid en tenuitvoerlegging van het RPR ten goede. Het gaat deze keer om de volgende gebieden: het laden, de zichtbaarheid, het maximaal aantal passagiers en de beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer (Besluit: 2018-I-9). Door dit besluit worden de voorschriften definitief. Door de aanpassing van het RPR wordt de coherentie gewaarborgd.

De CCR heeft bovendien een aantal definitieve wijzigingen in het Politiereglement opgenomen om rekening te houden met wijzigingen die in het ADN werden aangebracht (Besluit: 2018-I-10). Deze wijzigingen zijn nodig om op een correcte wijze naar het ADN te verwijzen, dus om de regelgeving leesbaarder en begrijpelijker te maken.

Tot slot werden de drie talenversie door redactionele wijzigingen beter met elkaar in overeenstemming gebracht. De wijzigingen zullen op 1 december 2018 van kracht worden.

Bron: CCR

Voorwaarden banken doen varend erfgoed de das om

Na andere banken stopt ook de laatste bank, de Rabobank, met het aanbieden van scheepshypotheken voor varend erfgoed. De bank wil alleen nog hypotheken verstrekken aan **schepen die op een vaste ligplaats liggen en die daar ook blijven liggen**. Alleen voor onderhoud mogen zij tijdelijk varen. Als scheepseigenaren daarvan afwijken, wordt de hypotheek direct opeisbaar. Evenementen met historische schepen worden daardoor steeds moeilijker te organiseren.

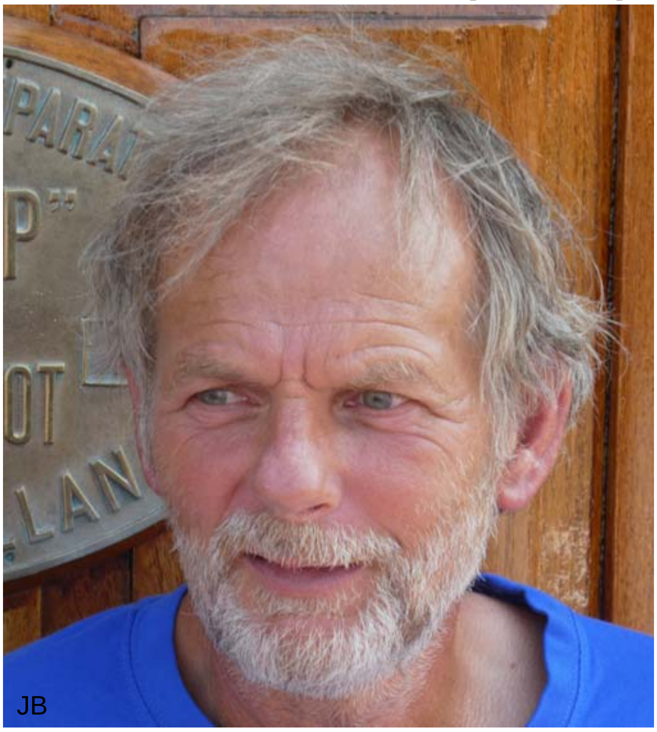
Het grootste varend erfgoed evenement van 2018 staat voor de deur. Vrijdag 27, zaterdag 28 en zondag 29 juli doen meer dan 200 historische schepen mee aan Sail Leiden. Tienduizenden bezoekers vergapen zich dan aan al dit varend erfgoed. Speciaal voor dit evenement varen ze vanuit heel Nederland naar Leiden. Het varen met historische schepen wordt echter steeds moeilijker gemaakt. De eisen stapelen zich op en bovendien zijn verplichtingen vanuit verschillende organen in tegenspraak met elkaar. De overheid eist een duur certificaat om te kunnen blijven varen, terwijl de banken het varen met historische schepen die een hypotheek nodig hebben verbieden. Varend erfgoed is de dupe van het ontbreken van goed beschermingsbeleid.

De Erfgoedwet noemt varend erfgoed cultuurhistorisch waardevol maar doet weinig om het te beschermen
De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), die de belangen behartigt van de varend erfgoed eigenaren, is verbijsterd. In 2016 is het Varend Erfgoed in de Erfgoedwet beschreven als *'cultuurhistorisch waardevol erfgoed'*.
De directeur van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verwelkomde het varend en ander mobiel erfgoed als 'nieuwe loot aan de erfgoedstam'. Een helder en krachtig

beleid om historische schepen daadwerkelijk te beschermen ontbreekt echter.

Rijk eist veiligheidscertificaat

Schepen mogen vanaf 30 december 2018 alleen nog zelfstandig varen als zij een veiligheidscertificaat hebben. Dan verloopt de overgangsregeling uit de nieuwe Binnenvaartwet voor bestaande schepen. Die wet stelt dat alle schepen langer dan 20 meter, of met een inhoud van meer dan 100 m3, voorzien moeten zijn van een veiligheidscertificaat, het Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenvaartschepen (CBB). Het gaat om veiligheidseisen die voor moderne schepen logisch zijn, maar die voor de vloot antiek varend erfgoed ingrijpende, dure en zelfs rampzalige consequenties kunnen hebben. Een groot deel van het Nederlands varend erfgoed, zoals tjalken, klippers en aken, wordt erdoor geraakt. Deze aanpassingen hebben vaak negatieve invloed op het historische karakter van erfgoedschepen. De FVEN stimuleert eigenaren om hun schip op tijd te laten keuren, maar maakt zich tegelijkertijd ernstig zorgen over de gevolgen van deze eisen voor de varend erfgoed vloot. FVEN-voorzitter Rolf van der Mark: *"Schepen die niet op tijd gekeurd zijn, kunnen na 2018 alleen nog als nieuwbouw schip gekeurd worden; een nagenoeg onhaalbare eis. Wij vrezen dat door deze eis én door de voorwaarden van de banken een deel van de varend erfgoed vloot voorgoed stil voor de kant zal komen te liggen. Het Rijk en de cultuurfondsen stimuleren de zichtbaarheid van erfgoed. Varend Erfgoed is het meest zichtbaar als het daadwerkelijk vaart. Waar het ministerie een duur veiligheidscertificaat eist om te mogen varen, verbiedt de bankensector historische schepen om te varen en om zichtbaar te zijn. Zo kan het niet langer. Het is de hoogste tijd voor overleg op hoog niveau om nu beleid te maken dat de Varend Erfgoed vloot daadwerkelijk beschermt".*


JB

Bron: FVEN en Scheepspost

Hypotheek voor woonboten op particuliere ligplaatsen aangescherpt

De Rabobank heeft haar beleid voor de verstrekking van woonboothypotheken landelijk verder uniform gemaakt en aangescherpt.

Een belangrijk punt is dat de Rabobank alleen nog financiert wanneer het een **ligplaats van een overheid** betreft. Voor woonboten op ligplaatsen van particuliere eigenaren (bijvoorbeeld in jachthavens) verstrekt de Rabobank geen hypotheek meer.

Dit betreft ongeveer 5% van het totale aantal ligplaatsen. De Rabobank geeft hiervoor de volgende reden.

De ligplaats is bij de financiering voor de bank juridisch het minst zekere deel. De zekerheid die een ligplaatsvergunning of een huurcontract biedt is niet hoog. Wanneer het huurcontract wordt opgezegd of niet overdraagbaar is op een volgende eigenaar, is de boot praktisch onverkoopbaar. De terugbetaling van het geleende bedrag komt dan in gevaar. Dit risico geldt voor iedere ligplaats. De Rabobank is van mening dat dit risico bij ligplaatsen van overheden kleiner is dan bij ligplaatsen van particulieren. Dit laatste risico wenst men niet te lopen.
Er is een wet in voorbereiding die huurbescherming voor ligplaatsen regelt. Het wetsontwerp ligt nu ter advisering bij de Raad van State. Indien in deze wet de bescherming voor alle ligplaatsen hetzelfde wordt, zou het beleid van de Rabobank kunnen wijzigen. Op dit moment is dit echter nog niet het geval.

De LWO is uiteraard tegen de inperking van de financieringsmogelijkheid voor eigenaren van drijvende woningen, bedoeld om ter plaatse te functioneren en van varende woonboten die een vaste ligplaats hebben.
De LWO heeft de Rabobank dit ook laten weten.

Bron: LWO

Woonschepen dreigen onverkoopbaar te worden

Woonschepen zijn bedoeld om op te wonen, maar je kan er ook mee varen. Je krijgt alleen geen hypotheek meer als je er echt mee gaat varen. De bank heeft haar voorwaarden voor hypotheken deze schepen aangepast.
De Rabobank is de enige bank die een hypotheek verstrekt voor dergelijke schepen. De bank heeft nu echter de voorwaarden aangepast omdat schepen die varen meer risico zouden lopen op schade.
De Federatie Varend Erfgoed Nederland FVEN vindt dat er nog meer op het spel staat: *"Op het moment dat schepen onverkoopbaar worden ben ik bang dat veel schepen naar het buitenland verkocht worden of gesloopt worden. Dan zijn we een prachtig stukje cultuurhistorie gewoon kwijt."* aldus Rolf van der Mark, voorzitter van FVEN.

Zie het RTL nieuws filmpje over dit probleem:
https://www.facebook.com/johan.harmeijer/videos/10212976462350407/
Bron: Scheepspost

Toelichting op de nieuwe binnenvaartschepen eisen door CESNI

CESNI neemt technische standaarden op verschillende gebieden aan, vooral met betrekking tot de technische voorschriften voor schepen en de beroepskwalificaties. Deze standaarden zijn niet rechtstreeks bindend.

Voor de toepassing van deze standaarden kunnen de CCR, de Europese Unie, andere internationale organisaties en de lidstaten van de CCR of van de EU hiernaar verwijzen in hun respectieve wettelijke kaders.

Inmiddels zijn de ES-TRIN 2017 eisen gepubliceerd, deze vervangen de oude eisen die stonden in de Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG. De nieuwe eisen worden voor Nederland van kracht op 7 oktober 2018.

De nieuwe eisen van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen zijn te downloaden op:
https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2017/07/ES_TRIN_2017_nl.pdf

Helaas zijn er inmiddels ook 2 correcties op de ES-TRIN gepubliceerd:
https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/02/ES_TRIN_2017_nl_corr1.pdf
(dit is een wijziging m.b.t. de leidraad voor personen met verminderde mobiliteit aan boord van passagiersschepen)
en
https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/04/ES_TRIN_2017_nl_corr2.pdf
(dit is een wijziging m.b.t. de overgangsbepalingen voor artikel 3.03).

Inmiddels is er ook een zeer uitgebreide toelichting op de ES-TRIN gepubliceerd van 20 pagina's. Deze toelichting is te downloaden op
https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/05/cesnipt18_03nl.pdf

Het Comité CESNI heeft in juli 2017 de Europese standaard ter vaststelling van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen (ES-TRIN), editie 2017/1 goedgekeurd.

Het CESNI-secretariaat heeft in overleg met de Europese Commissie de onderhavige toelichting opgesteld waarin beschreven wordt wat de behoeften, de alternatieven en wat de gevolgen zijn van de wijzigingen in de ES-TRIN 2017/1.

Deze toelichting is uitsluitend als uitleg bedoeld.
Deze toelichting is als volgt gestructureerd:
1. In hoogte verstelbare stuurhuizen
2. Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door interne verbrandingsmotoren (aanpassing van ES-TRIN aan de NRMM-verordening van de Europese Unie)
3. Elektrische apparaten en installaties
4. Brandblusinstallaties met water als brandblusmiddel



5. Traditionele vaartuigen
6. Fabriekslabel voor kranen, beveiliging, documenten aan boord
7. Inrichting en afmetingen van ontluchtings- en verbindingsleidingen van brandstoftanks
8. Bepalingen die samenhangen met het moratorium op de overgangsbepalingen
9. Bepalingen met betrekking tot de bescherming tegen vallen
10. Correcties in de overgangsbepalingen met betrekking tot uitrustingen met een typegoedkeuring
11. Bepalingen betreffende navigatie- en informatieapparatuur, met inbegrip van de verwijzing naar een Inland AIS-teststandaard
12. Actualisering van de verwijzingen naar bepaalde EN/ISO-normen
13. Actualisering van de verwijzing naar de code voor brandtestprocedures (FTP-Code)
14. Redactionele correcties en schrapping van overgangsbepalingen die niet meer geldig zijn

Hierbij ook het stukje toelichting van de CESNI over de eisen aan traditionele vaartuigen:

5. Traditionele vaartuigen

Als gevolg van de werkzaamheden rond dit onderwerp, werden de volgende bepalingen aan de ES-TRIN toegevoegd: artikel 1.01, lid 1.29 en 1.30; hoofdstuk 24; bijlage 3, Onderdeel V; ESI-I-2.

5.1 Waar moeten de wijzigingen in voorzien

In het kader van de Gemeenschappelijke Werkgroep (JWG) werden er reeds werkzaamheden verricht om specifieke

voorschriften te voorzien voor traditionele vaartuigen.
De werkgroep CESNI/PT heeft deze werkzaamheden voortgezet en er daarbij naar gestreefd een onderscheid te maken tussen de procedurele voorschriften (die in het regelgevend corpus thuishoren) en de technische voorschriften (die vervat zijn in ES-TRIN).

Deze wijzigingen van ES-TRIN zijn bedoeld om rekening te houden met traditionele vaartuigen en om voor deze vaartuigen de technische voorschriften op zo'n wijze toe te passen dat zij in aanmerking kunnen komen voor een binnenschipcertificaat, maar met bij het certificaat een bijlage "traditioneel vaartuig". Verder is in de wijzigingen voorzien dat er een definitie wordt opgenomen voor de *"erkend deskundige voor traditionele vaartuigen"*, die advies kan uitbrengen in de procedure voor de erkenning van een vaartuig als traditioneel vaartuig, maar tevens lid van de Commissie van Deskundigen kan zijn.

In aanvulling op de voorschriften van hoofdstuk 24, zijn er ook uitzonderingen mogelijk overeenkomstig artikel 2.20 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR), alsmede artikel 25 van de Richtlijn (EU) 2016/1629. Overeenkomstig het schema dat voorzien is voor de gehele ES-TRIN, wordt om formele redenen niet meer gewag gemaakt van "afwijkingen", zoals eerder nog te vinden was in de door de JWG opgestelde teksten, want het wettelijk kader van de CCR en de EU gebruiken nu andere juridische instrumenten om afwijkingen toe te staan.

De procedures voor de toekenning van een afwijking maken het mogelijk om rekening te houden met de zeer specifieke situatie van dit soort vaartuigen en het gebruik van andere materialen of uitrusting toe te staan, op voorwaarde dat hetzelfde veiligheidsniveau wordt bereikt. Deze procedures voor de toelating van afwijkingen blijven van toepassing voor het gehele hoofdstuk 24, met name voor artikel 24.02, zesde lid.

5.2 Eventueel alternatief voor de wijzigingen
Net als bij hoofdstuk 20 van ES-TRIN (zeilende passagiersschepen), zou een alternatief eruit bestaan hebben om hoofdstuk 24, dat betrekking heeft op traditionele vaartuigen alleen van toepassing te laten zijn buiten de Rijn (zone R).
Het verbod voor deze traditionele vaartuigen zou dan op de Rijn van kracht zijn gebleven. Na een advies van het Comité Reglement van Onderzoek van de CCR van oktober 2016, heeft de werkgroep CESNI/PT er echter voor gekozen om af te zien van een geografische beperking.
De wijzigingen van ES-TRIN maken het immers mogelijk om hetzelfde veiligheidsniveau te behouden als in de Rijnvaart.

5.3 Consequenties van deze wijzigingen
In artikel 1.01 werden in de leden 1.29 en 1.30 de definities toegevoegd van *"traditioneel vaartuig"* en *"replica van een traditioneel vaartuig"*. Hierdoor wordt het materiële toepassingsgebied van hoofdstuk 24 afgebakend.

Dienstinstructie ESI-I-2 introduceert een definitie van *"erkend deskundige voor traditionele vaartuigen"*.



Artikel 24.01 legt de beginselen vast om vast te kunnen stellen welke technische voorschriften van toepassing zijn op traditionele vaartuigen, maar ook voor de vaststelling van aanvullende maatregelen indien het vaartuig niet conform is, zodat toch een vergelijkbare veiligheid kan worden bereikt.

Artikel 24.02 voert een procedure in om een vaartuig als *"traditioneel vaartuig"* te erkennen en legt vast welke onderzoeken en documenten vereist zijn. Als een Commissie van Deskundigen vaststelt dat een vaartuig voldoet aan de definitie van *"traditioneel vaartuig"* wordt de vermelding *"traditioneel vaartuig"* ingeschreven in het binnenschipcertificaat en wordt bij dit certificaat een bijlage, *"traditioneel vaartuig"* afgegeven. Het model van deze bijlage is opgenomen in bijlage 3, deel V van ES-TRIN.
Afgezien daarvan legt artikel 24.02, zesde lid, een aantal wezenlijke vereisten vast in geval van non-conformiteit met de strekking van ES-TRIN als dit tijdens een onderzoek of in de documentatie wordt vastgesteld:
"a) mogen tijdens de vaart uitsluitend bemanningsleden of personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden, zich aan boord ophouden en
b) is de werking van vrij toegankelijke machines of mechanisch aangedreven inrichtingen uitsluitend toegestaan indien zich geen andere personen aan boord ophouden dan de bemanning of personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden."

In toepassing van de wettelijke regeling blijven afwijkingen van deze eisen mogelijk (artikel 25 van de Richtlijn (EU) 2016/1629 en artikel 2.20 van het ROSR).

Op grond van artikel 24.03 kan de Commissie van Deskundigen aanvullende eisen opleggen uitgaande van de gebruiks- en veiligheidsconcepten, de staat qua bouw, inrichting en uitrusting van het traditionele vaartuig.

Bron: CESNI

Motie voor kleine binnenschepen aangenomen

De motie voor het behoud van kleine binnenschepen is aangenomen:
Nr. 187 MOTIE VAN DE LEDEN VAN AALST EN LAÇIN
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat de binnenvaart wordt afgerekend op CCR-regels die in technisch en/of economisch opzicht onhaalbaar zijn voor bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot;
verzoekt de regering om, kleine binnenvaartschepen (dat wil zeggen: korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton), naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering,
en gaat over tot de orde van de dag.

Bron: Officiele bekendmakingen

Petitie Behoudt kleine schepen valt in goede aarde

Met veel begrip hebben de binnenvaartwoordvoerders van de Tweede Kamer de petitie aanvaard waarmee de ASV oproept om alles in het werk te stellen de 'kleine binnenvaart' te behouden. Dinsdagmiddag 26 juni 2018 overhandigde een delegatie van de schippersvereniging de handtekeningen in Den Haag. Het pakket ging vergezeld van een uitleg en een overzicht van de inspanningen die de ASV de afgelopen jaren heeft gedaan om de strengere technische voorschriften die de CCR oplegt, ongedaan te maken.

De online petitie was door 1.656 mensen ondertekend.
De volledige titel luidt *'Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot'*, waarmee de ASV aangeeft dat de verzwaring van de regels, die ook voor bestaande schepen gaan gelden, desastreuze gevolgen heeft voor met name oudere schepen tot 86 meter en 1.500 ton. Aanpassing aan de nieuwe eisen is in veel gevallen onmogelijk danwel onbetaalbaar. Daardoor dreigt massale sloop van deze 'kleine' schepen.

Het behoud van kleine schepen in de binnenvaart is ook van belang voor het behoud van infrastructuur voor charterschepen en grote recreatievaartuigen. Zoals werven en aanlegplaatsen.

Bron: Scheepspost

Ministerie past Binnenvaartregeling aan voor kleine drijvende werktuigen

Na uitgebreid overleg tussen CUMELA Nederland, de Vereniging van Waterbouwers, de Inspectie Leefomgeving en Transport en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, wordt de Binnenvaartregeling aangepast.

Veel kleine drijvende werktuigen die in gebruik zijn bij waterbouw, baggerwerk en oeveronderhoud, kunnen



daardoor operationeel blijven. Deze duizenden kleine vaartuigen zouden anders nooit door de strenge EU-keuring komen.

Door EU-regelgeving wordt de vloot kleinere drijvende werktuigen aangemerkt als 'binnenschepen' en moeten ze na 30 december 2018 beschikken over een certificaat.

Duizenden van deze vaartuigen dreigden daardoor afgekeurd te worden, omdat ze het certificaat niet kunnen halen. Door aangepaste regelgeving, in nauwe samenwerking tussen brancheorganisaties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkeld, kunnen de drijvende werktuigen toch gekeurd worden en operationeel blijven.

Tot op heden was er beperkte regelgeving voor de kleinere drijvende werktuigen, maar vanaf 1 januari 2019 zijn alle drijvende werktuigen, ongeacht hun grootte of volume waterverplaatsing, certificaatplichtig door de EU richtlijn 2006/87/EG. Middels een keuring door een onafhankelijk inspecteur moet de technische geschiktheid blijken voor de werkzaamheden die het drijvend werktuig uitvoert.

De eisen zijn onder meer gericht op stabiliteit van het vaartuig en veiligheid van de bemanning. Vooral voor het kleinschalige materieel (soms maar enkele meters lang) hebben de brancheorganisaties aandacht gevraagd bij het ministerie van IenW en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT). De duizenden kleine vaartuigen (denk aan maaiboten, baggerbootjes die in sloten opereren, kleine pontons en werkschepen van beperkte afmetingen) zouden namelijk, gezien de gestelde technische eisen, nooit door de keuring komen.
Brancheorganisaties, ILT en ministerie hebben nu samen een afwijkende regeling gemaakt voor dit kleinere materieel. Dat materieel is ook certificaatplichtig, maar de regeling is toegesneden op het specifieke vaargebied en de geringe omvang van deze vaartuigen. De vaartuigen zijn kleiner dan twintig meter, hebben een beperkte boxmaat en zijn na 30 december 2008 gebouwd. Oudere kleine drijvende werktuigen worden tot 31 december 2018 gecertificeerd op basis van artikel 8 van richtlijn 2006/87/EG en artikel 29 van richtlijn (EU) 2016/1629.
Door de keuringsinstanties wordt getoetst of zij geen klaarblijkelijk gevaar opleveren.

De eisen voor drijvende werktuigen zijn te downloaden via: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-26269.html

Bron: Scheepspost

Mis de boot niet, meld je aan voor CvO!

Informatie over verplichting tot - en aanvraag van het binnenvaartcertificaat voor drijvende werktuigen en grotere pleziervaartuigen.
* 'Geen klaarblijkelijk gevaar'
* Verlengen binnenvaartcertificaten

Per 1 januari 2019 geldt een certificaatplicht voor:
* drijvende werktuigen ongeacht lengte;
* pleziervaartuigen van 20 meter of langer, of van 100 m3 (lengte x breedte x diepgang) of meer.
Zorg dat u het binnenvaartcertificaat tijdig aanvraagt; mis de boot niet!

Aanvraag certificaat
Vraag **vóór 1 november 2018** een certificaat aan bij een door de ILT erkend certificeringsbureau (klassenbureaus en keuringsinstanties). Het bureau is volledig op de hoogte van de regels (zoals het verschil tussen vaar- en werktuigen die vóór of na 2009 in de vaart zijn genomen) en helpt u verder.

NB Vanaf 2019 ontvangt u een melding van de afloopdatum van het binnenvaartcertificaat zodat u tijdig aan verlenging kunt beginnen.

Waarom aanvragen vóór 1 november 2018 ?
Aanvragen vóór 1-11-2018 om binnen een veilige termijn te blijven:
1. U hebt een certificaat nodig vanaf 1 januari 2019.
2. Het certificeringsbureau dat uw aanvraag behandelt, krijgt daarvoor maximaal 8 weken de tijd (wettelijke termijn).
3. Daarom moet uw aanvraag uiterlijk 8 weken vóór 1 januari 2019 zijn ingediend. Dat is dus voor 1 november 2018 (of zoveel eerder)

Aanvraag op tijd, geen beslissing; wat nu?
Kan het bureau niet voor 1 januari 2019 de certificaten afgeven, dan spreekt het met u een andere termijn af.
U ontvangt daarvan een verklaring.

Technische eisen voor en na de aanvraag
Een andere reden om uw aanvraag tijdig in te dienen zijn de technische eisen voor uw vaartuig. De eisen die op de datum van de aanvraag gelden, zijn bepalend. De nieuwe, vaak zwaardere technische eisen zijn niet van toepassing wanneer de aanvraag voor 1 november 2018 is ontvangen.

Voorkom een boete bij controle
U voorkomt een boete als bij controle (ook in 2019) blijkt dat u het certificaat vóór 1 november 2018 heeft aangevraagd. U moet wel de verklaring van de aanvraag én de datum waarop de certificering is gepland kunnen (aan) tonen.

Voorkom een overtreding
Geen certificaat of verklaring betekent vanaf 1 januari 2019 automatisch dat u in overtreding bent. De ILT, de Politie, Rijkswaterstaat en lokale toezichthouders op het water kunnen afhankelijk van de situatie een waarschuwing geven, een boete (€1.250) opleggen en/of het vaartuig stilleggen.

Daarom moet uw aanvraag uiterlijk 8 weken (wettelijke termijn) vóór 1 januari 2019 zijn ingediend. Dat is dus voor 1 november 2018 (of zoveel eerder).

Bron: ILT en Scheepspost

Nieuwe certificaatplicht per 1 januari 2019

Vanaf 1 januari 2019 geldt een nieuwe certificaatplicht voor:
* drijvende werktuigen ongeacht de lengte
* pleziervaartuigen van 20 meter lengte of langer
* pleziervaartuigen waarvan het product van lengte x breedte x diepgang meer dan 100 m3 is

Werkwijze bij het certificeren van pleziervaartuigen of drijvende werktuigen
Voordat het onderzoek kan worden gestart moet een aanvraag worden ingediend. De aanvraag voor een certificaat kunt u indienen bij één van de certificerende instanties.Nadat de aanvraag is ingediend en bevestigd kunnen er afspraken voor het onderzoek worden gemaakt

De voorwaarden waaraan moet worden voldaan zijn afhankelijk van het gegeven of het pleziervaartuig of drijvend werktuig in de vaart was vóór of na 2009.

In de vaart voor 2009
Voor pleziervaartuigen of drijvende werktuigen in de vaart vóór 2009 wordt een certificaat afgegeven als na onderzoek vastgesteld wordt dat er geen sprake is van 'klaarblijkelijk gevaar'. Als alles in orde is wordt het certificaat afgegeven.

Klaarblijkelijk gevaar
Bij het onderzoek tot certificeren is het uitgangspunt: een pleziervaartuig of drijvend werktuig in de vaart vóór 2009 zal na 2009 niet ineens een gevaar zijn.
Om vast te stellen of er geen sprake is van klaarblijkelijk gevaar moet een expert van een door de ILT aangewezen certificerende instelling het schip onderzoeken.

Klaarblijkelijk gevaar kan onder andere voorkomen bij:
* Cascosterkte en huiddikte?
* Stuurwerk en stuurmachine (incl. stuurautomaat indien aanwezig)?
* Vrij zicht?
* Ankerinrichting (operationeel)?
* AIS en Marifoonverbinding/bediening?
* Gasinstallatie (indien aanwezig)?
* Brandveiligheid (handblussers en indien aanwezig vaste blusinstallatie)?
* Reddingsmiddelen?
* Manoeuvreereigenschappen. Kunnen met een proefvaart worden aangetoond?

* Achterstallig of matig onderhoud?

Stabiliteit
Voor vaartuigen die nieuw onder de Richtlijn 2006/87/EG vallen is het begrip 'geen klaarblijkelijk gevaar' niet van toepassing voor stabiliteit. De stabiliteit van vaartuigen met hef en/of hijswerktuigen moet ten allen tijden voldoen aan de vigerende voorschriften.
Om nog gebruik te kunnen maken van alleen een toets op klaarblijkelijk gevaar moet uw aanvraag op tijd zijn ingediend en bevestigd.
De aanvraag voor het certificaat moet uiterlijk vóór 1 november 2018 bij de certificerende instelling ingediend zijn.

Waarom vóór 1 november 2018
De keuringsinstantie moet binnen 8 weken een beslissing nemen op de aanvraag voor een certificaat. Dat staat in de Algemene wet bestuursrecht.
De aanvraag moet daardoor 8 weken voor 1 januari 2019 binnen zijn bij de keuringsinstantie. Dat is voor 1 november 2018.
Kan de keuringsinstantie niet voor 1 januari 2019 de certificaten afgeven, dan spreekt de keuringsinstantie met u een andere termijn af. U ontvangt daarvan een verklaring.
De technische eisen die op de datum van de aanvraag gelden, zijn bepalend. De nieuwe, vaak zwaardere, technische eisen zijn niet van toepassing wanneer de aanvraag voor 1 november 2018 is ontvangen.

Voorkom een boete bij controle
U krijgt geen boete wanneer u bij controle de aanvraag voor uw certificaat voor 1 november 2018 heeft ingediend. Ook niet als de controle na 1 januari 2019 plaatsvindt.
U moet wel de verklaring van de aanvraag kunnen laten zien. Ook de datum waarop de certificering is gepland moet getoond worden.
Geen certificaat of verklaring betekent vanaf 1 januari 2019 een overtreding.
De ILT, de Politie, Rijkswaterstaat en lokale toezichthouders op het water kunnen afhankelijk van de situatie een waarschuwing geven, een boete (€1.250) opleggen of het vaartuig stilleggen.

In de vaart na 2009
Voor pleziervaartuigen of drijvende werktuigen in de vaart na 2009 wordt een certificaat afgegeven als na onderzoek vastgesteld wordt dat is voldaan aan de voorschriften van het ROSR 1995 en bijlage II, de Richtlijn 2006/87/EG of vanaf oktober 2018 aan Bijlage II van de ES-TRIN.
Als alles in orde is wordt het certificaat afgegeven.

Kleine drijvende werktuigen
De Regeling kleine drijvende werktuigen stelt lichtere eisen dan voorgeschreven in de ES-trin voor drijvende werktuigen die werkzaamheden uitvoeren op wateren van zone 4 binnen Nederland waarvan:
a. de lengte minder dan 20 meter bedraagt,
b. het volume, berekend uit het product lengte (L) x breedte (B) x diepte (D) minder dan 100 m3 bedraagt, en
c. de kiel niet voor 30 december 2008 is gelegd

De bovenstaande eisen, ook de lichtere eisen voor drijvende werkvaartuigen, zijn veel zwaardere eisen dan alleen een toets op klaarblijkelijk gevaar.

Waar binnenvaartcertificaten aanvragen
Binnenvaartcertificaten zoals het CVO en CBB kunnen worden aangevraagd bij gemandateerde klassenbureaus en keuringsinstanties.

Bron: ILT

Nieuwe koers binnenvaartcertificaten

Het doel van de nieuwe koers voor de binnenvaartcertificaten is om het certificeringproces zo efficiënt mogelijk te maken voor alle partijen.

Wat er verandert:

Certificaatplicht per 1 januari 2019 voor:
alle drijvende werktuigen ongeacht de lengte;
alle pleziervaartuigen van 20 meter of langer, of van 100 m3 (lengte x breedte x diepgang) of meer.

Overgangsbepaling: 1 november 2018 is cruciale datum
Als deze werk- en vaartuigen vóór 2009 in de vaart waren, kan tot 31 december 2018 gebruik gemaakt worden van de overgangsbepaling 'geen klaarblijkelijk gevaar'. Dan moet de certificaataanvraag wel vóór 1 november 2018 bij de certificerende instelling ingediend zijn.

Wat er verandert onder de nieuwe koers:
* Er is meer tijd voor het onderzoek om certificaten te verlengen
* U onvangt een melding (brief van de ILT) wanneer het certificaat verloopt
* U heeft alleen recht op overgangsbepalingen met een geldig certificaat
* En certificaten moeten doorlopend geldig zijn

Overgangsbepalingen alleen voor geldig certificaat!
Zonder een geldig certificaat kan er geen gebruik worden gemaakt van de overgangsbepalingen. Dit kan leiden tot aanzienlijke kosten voor het verkrijgen van een nieuw certificaat.

Het op deze wijze toepassen van het recht op overgangsbepalingen is nieuw. Daarom wordt het tot 1 februari 2020 toegestaan, met een certificaat dat niet langer dan één certificaatperiode is verlopen aanspraak op overgangsbepalingen te maken. De geldigheidsduur wordt dan gerekend vanaf de datum van de droogzetting.

Bron: IlenT en Scheepspost

Leer van ervaringen voor het scheepscertificaat

De informatie over het Certificaat van Onderzoek (CvO) ofwel het Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenvaartschepen (CBB) is omvangrijk en complex, variërend van de wetstekst met alle mitsen en maren tot allerlei indianenverhalen.

Onderstaande is geschreven tegen de achtergrond van het varend erfgoed i.c. simpel gezegd schepen ouder dan 50 jaar en langer dan 20 meter. *(Zie ook voetnoot.)*

Tot nu toe is steeds gesproken van het CvO wat formeel niet helemaal correct is. Lees daarom CBB/CvO als er alleen CvO staat.

Omdat we van elkaar kunnen leren is er een zogenaamd buddy systeem opgezet en probeert de LVBHB de ervaringen te inventariseren.

Het CvO

Al direct na de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet, die is gebaseerd op een Europese richtilijn, heb ik in Bokkepoot 190 een artikel gepubliceerd over de praktijkperikelen van het CvO. Dat artikel is op de website van de LVBHB te vinden. Lange tijd heeft dit artikel op de website van de verzekeraar EFM (nu EOC) gestaan. Inmiddels is daar een informatieblad te downloaden, https://www.eoc.nl/Portals/5/Downloads/Nieuwe%20Downloads%2003-2016/Infoblad%20certificering%20Pleziervaartuigen.pdf.
Voor ons soort schepen geldt het begrip 'klaarblijkelijk gevaar' en dat wordt op 10 punten gecheckt waarbij over 9 punten de meesten het wel eens zijn, maar het tiende punt varieert tussen stabiliteit en luchtflessen met een maximale druk van 10 bar.

Wetten en zo

De tekst van de Europse richtlijn is helemaal te zien en ook het binnenvaartbesluit staat op internet net zo als de binnenvaartwet en de binnenvaartregeling. Zoek op de website van de overheid.
Enfin, dat is voer voor juristen en de vraag is natuurlijk hoe het in de praktijk werkt. Over het algemeen valt het mee. Waarbij ik moet aantekenen, dat natuurlijk aan de basale veiligheidseisen voldaan moet worden (maar dat moet ook zonder CvO), aan het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) en dat het schip technisch in goede staat moet zijn.

Kritische punten (gehoord uit de praktijk) zijn de gasinstallatie en de veiligheid in de machinekamer.
In het recente Info20M nummer 86 gaat Janneke Bos uitgebreid in op de wet- en regelgeving, maar dat is voer voor echte doorbijters.

Hoofdstuk 21 geeft de bijzondere bepalingen voor pleziervaartuigen. Daarin wordt naar allerlei artikelen verwezen, een hopeloos gezoek natuurlijk. In een document (pdf, 1,2 Mb) staat dat allemaal uitgewerkt.
U moet natuurlijk ook gewoon de zaken aan boord hebben die in andere regelingen staan. Een geheugensteuntje staat op de website van de LVBHB (pdf, 470 kB).

Normenkader voor certificering

Naar aanleiding van het artikel "Certificeren wordt nu echt urgent!" (Bokkepoot, maart 2018) heeft de heer Henk Sijbesma, Technisch manager / Inspecteur binnenvaart bij Register Holland, gereageerd met het verzoek de puntjes op de i te zetten.

Dit betreft het normenkader voor certificering waarbij een onderscheid gemaakt moet worden tussen ROSR (Regelement Onderzoek Schepen op de Rijn) en de Europese Richtlijn EU 2006/87. Bij deze de puntjes op de i.

Twee normenkaders

Er bestaan op dit moment twee reglementen waarin de technische eisen aan binnenvaartschepen zijn opgeschreven:

ROSR

Afgegeven door de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart). De laatste versie is van 1-1-1995 en opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling.
Certificatie volgens de eisen uit het ROSR geeft recht op het CvOR (Certificaat van Onderzoek Rijnvaart)
Op de Rijn zijn pleziervaartuigen al decennia verplicht een CvOR te hebben. Die verplichting geldt niet op het Nederlandse gedeelte van de Rijn (Waal, Lek ,etcetera) omdat Nederland hiervoor de regeling "Rijnkruisend verkeer" heeft bedacht. Daarmee konden schepen die niet in het bezit waren van een CvOR maar van een certificaat op basis van de toen geldende Nationale wetgeving (Binnen Schepen Besluit, BSB) of die buiten de Rijn geheel niet certificaat-plichtig waren, toch van Noord naar Zuid varen.

Richtlijn EU 2006/87

In de Binnenvaartregeling wordt verwezen naar dit Europese normenkader. Deze richtlijn is door de Europese commissie in 2006 bekrachtigd omdat men vond dat in alle lidstaten dezelfde eisen moeten gelden en niet alleen op de Rijn. De voorgaande EU-richtlijn (EU 82 714) met technische eisen gold niet voor alle type schepen.
Onder andere pleziervaartuigen waren uitgezonderd.
Nederland is als lidstaat verplicht zich te houden aan richtlijnen van de Europese Commissie. Dit heeft geleid tot het van kracht worden van de nieuwe Binnenvaartwet in 2009. Uitwerking van deze wet is gedaan middels het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling. Voor ons land is dit het normenkader.
Bij certificering volgens dit normenkader krijgt het schip een CBB (Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen). Dit certificaat is inclusief het vaargebied Rijn als aan alle eisen uit de Richtlijn EU 2006/87 wordt voldaan (CBB+Rijn) en is dan gelijkwaardig aan een CVOR.

De Europese commissie heeft de Richtlijn EU 2006/87 samen met de CCR gemaakt simpelweg omdat deze al meer dan honderd jaar zich bezig hield met o.a. de technische regelgeving voor binnenvaartschepen. De inhoud van bijlage II (technische eisen) van de Richtlijn 2006/87 is dan ook nagenoeg gelijk aan het ROSR. Er is echter wel een aantal belangrijke verschillen. Het gaat te ver deze hier op te sommen.

Een eigenaar van een binnenvaartschip kan dus kiezen onder welk normenkader hij het schip wil laten keuren.
- ROSR: het schip krijgt een CvOR
- EU 2006/87: het schip krijgt een CBB +Rijn

Indien volledig aan hoofdstuk 21 van het ROSR of Richtlijn EU 2006/87 wordt voldaan krijgt het schip respectievelijk een CvOR of een CBB+Rijn en mag men op

alle communautaire wateren van zone 3en 4 (benoemd in bijlage I van de EU 2006/87) varen en de Rijn.
Het volledig voldoen aan de huidige eisen is wat onze expert betreft niet praktisch onhaalbaar. Er zijn al verschillende historische schepen voorzien van een CBB + Rijn als pleziervaartuig.
Na 31-12-2018 (10 jaar na 2009) moet een pleziervaartuig dat voor de eerste keer certificeert volledig voldoen aan hoofdstuk 21 van een van de twee reglementen.

Overgangsrecht
In artikel 8 van de Richtlijn EU 2006/87 is bepaald dat typen schepen die waren uitgezonderd onder de voorgaande Richtlijn EU 82 714 mogen worden getoetst op de aanwezigheid van " klaarblijkelijk gevaar" op bepaalde eigenschappen en onderdelen van het schip.
Dit overgangsrecht mag maximaal 10 jaar na het van kracht worden van de richtlijn in een lidstaat gelden.
Het verlichte regime "klaarblijkelijk gevaar" bestaat dus alleen bij toepassing van het normenkader EU 2006/87.
Een certificering volgens het overgangsrecht van artikel 8 ("klaarblijkelijk gevaar") levert een CBB zonder vaargebied Rijn op waarmee men op alle communautaire water mag varen die zijn benoemd in bijlage I van de EU richtlijn 2006/87.
Voor de vaart op de Rijn (met uitzondering van Nederland in verband met Rijnkruisend verkeer) is het overgangsrecht ("klaarblijkelijk gevaar") niet bestaand. Het ROSR kent namelijk al overgangsbepalingen voor schepen met een CvOR op basis van eerdere versies van het ROSR (1-1-1976). Deze zijn opgenomen in artikel 24.02/24.03 en 24.06 van het ROSR.

ES-TRIN als nieuw normenkader
Onze expert meldt nog dat niet de eisen op zich maar de structuur van de wetgeving naar zijn mening onnodig ingewikkeld is.
Dit is ook doorgedrongen bij de Europese beleidsmakers en er is een nieuw richtlijn van kracht geworden om te bewerkstelligen dat er nog maar 1 normenkader is.
Dit is het ES-TRIN en deze wordt in Nederland naar verwachting oktober 2018 van kracht.

Termijn en deadline
De Binnenvaartwet met alles er omheen is op 1 juli 2009 in Nederland van kracht geworden. Er is voor Nederland een overgangstermijn ingesteld waarbinnen schepen (in elk geval 'ons soort schepen') een Certificaat van Onderzoek moeten hebben. Die termijn loopt 30 december 2018 af!
Heeft u op 30 december 2018 geen CvO en wilt u gaan varen op de 31e dan moet u aan de (veel strengere) eisen voor schepen langer dan 20 meter voldoen om een CvO te krijgen. Vooropgesteld natuurlijk dat uw schip langer dan 20 meter is. En dat u wilt gaan varen. Maar let op, een toekomstige koper die wel wil gaan varen zal of afzien van de koop of een veel lagere prijs bedingen als uw schip geen CvO heeft.

AIS
Dat apparaat is er natuurlijk bijgekomen. Daar geldt geen subsidie regeling meer voor en ook geen overgangstermijn. Wilt u varen (en is uw schip langer dan 20 meter) dan moet u per 1 januari 2018 in het BPR gebied een AIS hebben werken. Vanaf 1 april 2018 kunt u beboet worden.
Buiten het RPR (Rijnvaart Politie Reglement) gebied is een automatische kaart (ECDIS) gekoppeld aan AIS (nog) niet verplicht. (Daarnaast moet u natuurlijk ook de voorgeschreven marifoons hebben).

Andere eisen
Een vlakkeuring hoort bij het CvO dus is het handig een werfbeurt met vlakkeuring voor de verzekering te combineren met een CvO aanvraag. Er worden verschillende termijnen gehanteerd over de geldigheid van een vlakkeuring variërend van enkele maanden tot een jaar. Check dat bij uw keurder.
U moet een ENI hebben (European Number of Identification) dat is een Europanummer met een 0 (nul) er voor, wat weer een vertaling is van het brandmerk.
Hier vindt u de lijst met Kadasterkantoren en de vertaling van het brandmerk naar ENI. Is uw schip niet ingeschreven bij het Kadaster en wilt u dat ook niet, dan kunt u een ENI krijgen beginnend met 038. Inschrijving in het Kadaster is overigens wel handig om makkelijk aan te tonen dat het schip uw eigendom is. Een meetbrief is niet noodzakelijk.

Waarschuwing
Het kan zijn dat er onzinnige eisen worden gesteld door een inspecteur die de CvO keuring doet. Wees daarom kritisch en vraag waarop zijn of haar eisen zijn gebaseerd.
Belangrijk zijn en blijven de punten van Klaarblijkelijk Gevaar.
Ik heb inmiddels ervaring met herkeuring van het CvO aangezien in 2016 het CvO/CBB voor ons eigen schip is verlengd. Zie hiervoor mijn artikel in Bokkepoot 225 en uiteraard ook op deze website van de LVBHB.

Aanvullingen en commentaar
Graag. Naar het mailadres van de webredactie. Met name ervaringen met herkeuring zijn welkom, maar alle andere natuurlijk ook.

Voetnoot
Niet alleen schepen langer dan 20 meter vallen onder de CvO verplichting en alle daarmee samenhangende zaken, maar ook schepen waarvan het omvattende rechthoekige blok groter is dan 100 kubieke meter ofwel product van lengte x breedte x diepgang > 100 m3 (exclusief kiel, zwaarden, boegspriet, berghout en andere aanhangende zaken). Als voorbeeld: een sleper (die steken meestal diep) van 15 meter en 5 meter breed met een diepgang van 1,35 meter heeft al een onderwater blokvolume van meer dan 100 m3 (15 x 5 x 1,35 = 101,25 m3).

Henri Derksen heeft alle regels voor sleepboten in 1 tekening gezet en daar is de tekening een vereenvoudiging van om het blokvolume van 100 m3 te illustreren. Zie de LVBHB website voor meer links.

https://www.lvbhb.nl/wiki/cvo-cbb/

Bron: LVBHB

Beroepsvaart CVO omzetten naar pleziervaart CVO?

Eigenaren van pleziervaartuigen die nog een "beroeps" CVO/CBB hebben, kunnen dat voor 30-12-2018 laten omzetten naar een "pleziervaartuig" CVO/CBB. Na die datum is de overgangsregeling "klaarblijkelijk gevaar" voorbij en zal bij omzetting van een "beroeps" naar "pleziervaart" CVO/CBB aan alle eisen van ESTRIN H26 moeten worden voldaan, voor veel historische schepen onhaalbaar zonder hele grote investeringen.



Bij een dergelijke omzetting blijven alle overgangsbepalingen die het schip had als beroeps schip geldig tot de 1e verlenging na 2035. Zonder zo'n omzetting vervallen veel overgangsbepalingen voor 2035 en zal aan de regels voldaan moeten worden.

Bron: Rob Klaassen, Akwadrant Scheepstechniek

Geen voorlopig certificaat meer?

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft eerder dan verwacht (afgelopen 1 februari 2018) een nieuwe Beleidsregel Binnenvaart in de Staatscourant gepubliceerd. Deze regel bepaalt kortweg dat vanaf 1-2-2020 er nieuwbouweisen gelden wanneer uw certificaat verlopen is en u alsnog wilt hercertificeren.
De achterliggende gedachte is dat de uitvoerende Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet langer voorlopige certificaten wil afgeven. Vaartuigen mogen pas weer aan de vaart deelnemen als alle voorgeschreven reparaties zijn uitgevoerd en gecontroleerd.

Van overgangsbepalingen naar nieuwbouweisen
Vanuit de nieuwe beleidsregel heeft ILT een instructie bepaald en deze neergelegd bij de particuliere instellingen. Het is de bedoeling om scheepseigenaren te motiveren hun vaartuig op tijd te laten inspecteren. Dus ruim vóór het verlopen van het certificaat. Zo niet, dan gelden de overgangsbepalingen niet meer en dient het vaartuig te voldoen aan nieuwbouweisen. Dat betekent dat wanneer u bij de keuring op de werf tegen noodzakelijke reparaties of aanpassingen aanloopt en uw certificaat tussentijds verloopt, u mogelijk nog langer stilligt en meer kosten moet maken. Omdat de particuliere instellingen niet akkoord zijn gegaan met de nieuwe instructie, voert ILT nu nader onderzoek uit. Echter, de nieuwe Beleidsregel Binnenvaart blijft van kracht, dus er zal hoe dan ook een aanscherping komen in de inspectieregels. EOC houdt u op de hoogte van de ontwikkelingen!

Wat staat er nu precies in die Beleidsregel Binnenvaart?
Het lezen van een officiële tekst uit de Staatscourant kan een uitdaging zijn. Daarom vatten we voor u de belangrijkste aandachtspunten leesbaar samen.

Over het verlopen van het certificaat
Tot 1-2-2020 geldt dat het certificaat maximaal 1 termijn mag verlopen. Daarna kunnen geen rechten meer worden ontleend aan de overgangsbepalingen en moet een vaartuig aan de nieuwbouweisen voldoen.

Na 1-2-2020 geldt dat de aanvraag voor een nieuw certificaat vóór de afloopdatum van het certificaat ingediend moet zijn. Anders kunnen geen rechten meer worden ontleend aan de overgangsbepalingen en moet aan de nieuwbouweisen worden voldaan.

Uitzondering is het ADN Certificaat van Goedkeuring (CvG). Wanneer deze per 1-1-2015 maximaal 1 jaar verlopen is, zijn de overgangsbepalingen nog van toepassing.

Indien het vaartuig tot 1-2-2020 nog beschikt over een certificaat dat al meer dan één termijn is verlopen, dan moet het vaartuig aan de nieuwbouweisen voldoen. Er zijn geen escapes meer mogelijk.

Over de termijn van herkeuring
Wordt een casco- en veiligheidsinspectie vervroegd uitgevoerd (maximaal een jaar), dan wordt de afloopdatum van het oude certificaat gebruikt voor de verlenging.
De inspectie van een motorvrachtschip gebeurt bijvoorbeeld op 1-6-2018. Het oude certificaat verloopt op 1-2-2019.
Het nieuwe certificaat is dan geldig tot 1-2-2026.

Wordt een casco- en veiligheidsinspectie één tot twee jaar voor verlopen van het certificaat uitgevoerd, dan wordt de datum van inspectie aangehouden op het nieuwe certificaat.
De inspectie van een motorvrachtschip gebeurt bijvoorbeeld op 1-6-2018. Het oude certificaat verloopt op 1-2-2020.
Het nieuwe certificaat is dan geldig tot 1-6-2025.

Is het oude certificaat verlopen en vinden casco- en veiligheidsinspecties plaats, dan wordt ook de datum van inspectie aangehouden voor het nieuwe certificaat.
De inspectie van een motorvrachtschip gebeurt bijvoorbeeld op 1-6-2018. Het oude certificaat is verlopen op 1-2-2018.
Het nieuwe certificaat is dan geldig tot 1-6-2025. Echter, cascorapportages ouder dan 2 jaar mogen niet meer worden gebruikt en dienen dus opnieuw gedaan te worden.

De herkeuringstermijn van het CvG is losgekoppeld van het Certificaat van Onderzoek (CvO). Oftewel, alle CvG's krijgen normaal gesproken een geldigheid van 5 jaar.
Dat kan gunstig uitpakken gezien de overgangsbepalingen 2019 van het ADN. Een vervroegde ADN-inspectie volstaat, ook al is het CvO nog maar 1 of 2 jaar geldig.

Sleep- of duwboot (kenmerk en gebruik)	Gebruik van schip	CvO verplicht?	Scheepstype op CvO
A lengte 20 meter of meer	bedrijfsmatig pleziervaartuig	ja ja	sleep- of duw- of sleepduwboot pleziervaartuig*
B Het product van LxBxD van 100 m^3 of meer	bedrijfsmatig pleziervaartuig	ja ja	sleep- of duw- of sleepduwboot pleziervaartuig*
C lengte minder dan 20 meter en het product van LxBxD van minder dan 100 m^3 die andere vaartuigen verplaatst waarvoor een CvO is voorgeschreven	bedrijfsmatig pleziervaartuig	ja ja	sleep- of duw- of sleepduwboot sleep- of duw- of sleepduwboot *Certificeren als pleziervaartuig is niet toegestaan!*
D lengte minder dan 20 meter en het product van LxBxD van minder dan 100 m^3 die geen andere vaartuigen verplaatst waarvoor een CvO is voorgeschreven	bedrijfsmatig pleziervaartuig	nee nee	geen CvO verplicht geen CvO verplicht

** Een geregistreerd pleziervaartuig mag niet als sleep- of duwboot worden ingezet. M.a.w. er mogen geen certificaatplichtige schepen worden verplaatst.*

EOC

De volledige tekst van de nieuwe beleidsregel kunt u op internet nalezen: zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-6065

Bron: EOC

Kleine sleep mag zonder certificaat

Eind 2018 wordt een grote groep schepen voor het eerst certificaatplichtig (CvO/CBB). Het gaat om pleziervaartuigen langer dan 20 meter of met een volume van meer dan 100 kubieke meter en drijvende werkvaartuigen.
Maar het was lange tijd onduidelijk voor welke sleep- en duwboten dit ook zou gaan gelden.
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is er nu uit: een klein vaartuig dat iets kleins sleept, hoeft geen certificaat te hebben. In alle andere gevallen geldt de plicht wel.

Hoe zit het precies?
De volgende sleep- en duwboten moeten straks een certificaat hebben:
- sleep- en duwboten met een lengte van 20 meter of meer;
- sleep- en duwboten met een inhoud van 100 m3 of meer (lengte x breedte x diepgang);
- sleep- en duwboten korter dan 20 meter of kleiner dan 100 m3, die een certificaatplichtig vaartuig slepen, duwen of langszij gekoppeld meevoeren.
Let op: dit geldt ook als het vaartuig geen echte sleep- of duwboot is, maar wel als zodanig wordt gebruikt.

Bedrijf of plezier
Er wordt ook gekeken of het gebruik bedrijfsmatig is.
Een bedrijfsvaartuig moet aan strengere eisen voldoen dan een pleziervaartuig.
Bij bedrijfsvaartuigen komt er 'sleep- of duw- of sleepduwboot' op het certificaat te staan, pleziervaartuigen krijgen het stempel 'pleziervaartuig'. Een sleep- of duwboot kan alleen als pleziervaartuig worden gecertificeerd als hij niet bedrijfsmatig wordt gebruikt. Zo'n pleziervaartuig mag geen certificaatplichtige schepen op sleeptouw nemen.

Vanaf 1 oktober 2018
Bovenstaande gaat al op 1 oktober 2018 in. Dat komt doordat op die datum het Binnenvaartbesluit wijzigt.
De Nederlandse wet was voor sleep- en duwboten strenger dan de Europese richtlijn en dat wordt nu rechtgetrokken.
Het betekent dat wie wil slepen, iets eerder zijn certificaat geregeld moet hebben en niet zoals de rest tot 30 december 2018 de tijd heeft. De 'ontheffing sleephaak', vooral gebruikt door de Scouting voor het slepen van vletten, komt te vervallen.

Denk aan de polis
Stel, u heeft een kleine sleepboot en u wilt een ander klein vaartuig slepen. U heeft volgens de wet geen certificaat nodig. Dan is alles geregeld, toch? Nee, niet helemaal.
Als u een pleziervaartverzekering heeft, valt een betaalde sleepklus niet onder de dekking. Controleer daarom ook uw polis voordat u de sleep aanhaakt.
Heeft u vragen over certificering? Neem gerust contact op met EOC Expertise, tel. 088 6699400 of info@eocexpertise.nl.

Bron: EOC

Ontheffing sleephaak niet meer nodig

Alleen sleep- en duwboten met een lengte <20 m en een inhoud van <100 m3 die als pleziervaartuig worden gebruikt, komen in aanmerking voor de 'ontheffing sleephaak'.

De 'ontheffing sleephaak' is voor deze schepen echter niet meer nodig vanwege een aangekondigde wijziging van de wet. De ontheffing kan **tot oktober 2018** aangevraagd worden, maar op de aanwezigheid van de ontheffing wordt niet meer gehandhaafd.

Wanneer certificaat van onderzoek verplicht
De volgende schepen moeten vanaf 1 oktober 2018 een certificaat hebben:
1. sleep- en duwboten met een lengte van 20 meter of meer
2. sleep- en duwboten met een inhoud van 100 m3 of meer (lengte x breedte x diepgang)
3. sleep- en duwboten korter dan 20 meter of kleiner dan 100 m3, die sleep- en duwboten zoals genoemd onder a. of b. of drijvende werktuigen slepen, duwen of langszij gekoppeld meevoeren
Als sleep- en duwboten niet bedrijfsmatig worden gebruikt, dan kunnen ze als pleziervaartuig worden gecertificeerd.



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aanvraag
Verklaring ontheffing sleephaak

Met dit formulier kunt u, voor de vaart binnen Nederland, een ontheffing aanvragen van de certificaatplicht voor schepen die niet bedrijfsmatig slepen of duwen: waarbij het meevoeren van eigen schepen bij Scouting is toegestaan.

De ontheffing is gebaseerd op Artikel 6, onderdeel c, onder 2, van het Binnenvaartbesluit.

Onvolledig of onjuist ingevulde formulieren worden niet in behandeling genomen.

Stuur het formulier naar binnenvaart@ilent.nl of naar Inspectie Leefomgeving en Transport / Scheepvaart Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

Meer informatie
088 489 00 00 | www.ilent.nl

1 Gegevens eigenaar schip

1.1 Naam eigenaar schip
1.2 Adres
1.3 Postcode, plaats en land
1.4 Factuuradres
1.5 Postcode en plaats
1.6 Telefoonnummer(s) en e-mailadres

2 Soort aanvraag

2.1 Reden van de aanvraag ☐ Eerste aanvraag ☐ Wijziging ☐ Verlenging

3 Gegevens schip

3.1 Scheepsnaam en EX-scheepsnaam
3.2 ID nummer *(staat onderaan elke bladzijde van een certificaat)*
3.3 Brandmerk en Europanummer
3.4 Type schip ☐ Sleepboot ☐ Sleepboot-duwboot ☐ Duwboot
3.5 Bouwjaar en motorvermogen (kW) *(1pk=0,736 kW)* kW
3.6 Lengte over alles

4 Ondertekening

- Ondergetekende moet bevoegd zijn om in naam van de eigenaar te handelen en verklaart de vragen op dit formulier naar waarheid te hebben ingevuld.
- De eigenaar (genoemd bij paragraaf 1) verplicht zich na ondertekening om alle kosten die betrekking hebben op deze aanvraag, volgens de 'Regeling tarieven scheepvaart 2005', te betalen.

4.1 Naam
4.2 Plaats en datum
4.3 Handtekening

ILT.246.03 | 1 van 1

Controles op sleep- en duwboten
Vooruitlopend op de wijziging van de wet worden tot oktober 2018 geen controles uitgevoerd op de aanwezigheid van een 'ontheffing sleephaak'.

Binnenvaartbesluit wijzigt
Per oktober 2018 wijzigt het Binnenvaartbesluit.
Met de wijziging is de certificaatplicht voor sleep- en duwboten in Nederland in overeenstemming met Europese richtlijn 2016/1629/EU.

Download Verplichting Certificaat van Onderzoek voor een sleep-, duw of sleepduwboot via

https://www.ilent.nl/onderwerpen/pleziervaart/documenten/publicaties/2018/05/02/verplichting-certificaat-van-onderzoek-voor-een-sleep--duw-of-sleepduwboot

Download Formulier: Aanvraag verklaring ontheffing sleephaak - ILT.246.03

Met dit formulier kunt u, voor de vaart binnen Nederland, een ontheffing aanvragen van de certificaatplicht voor schepen die niet bedrijfsmatig slepen of duwen: waarbij het meevoeren van eigen schepen bij Scouting is toegestaan.
Via
https://www.ilent.nl/onderwerpen/pleziervaart/documenten/formulieren/2017/04/26/formulier-aanvraag-verklaring-ontheffing-sleephaak

Bron: ILT


SdW

Brandgevaar!

Het isoleren van de motoruitlaat lijkt de oorzaak te zijn van twee branden binnen onze vloot, waarvan één met verstrekkende gevolgen (Simon de Waard).

Recent de motoruitlaat gedeeltelijk geïsoleerd, bijvoorbeeld als CvO-eis? De hitte zoekt een uitweg. Niet geïsoleerde delen kunnen heter worden dan voorheen, omliggende materialen gaan smeulen en de ellende is al snel niet te overzien.
Wees alert!

Suzanna Markusse

Bron: LVBHB

Isoleren uitlaat oorzaak brand roef?

Het zal inmiddels wel bekend zijn dat de woning van mijn schip, de Stella Maris, is uitgebrand. Ik krijg regelmatig de vraag hoe dat kwam. Simpel, ik kreeg de beginnende brand niet meer geblust met een kleine brandblusser en daarna ook niet meer met de grote. Op zich niet zo vreemd, een sober ingetimmerde roef die met kurk geïsoleerd is en eenmaal brandt krijg je niet gemakkelijk met schuim meer geblust.


JB

Een kleine brandblusser is niet bedoeld om een brand uit te krijgen maar om zelf veilig te ontsnappen aan de brand!



De Stella Maris vlak voordat hij in Leiden aankwam voor de erfgoedmanifestatie Sail Leiden

Belangrijker is nu de vraag wat de oorzaak was. Daar is geen zekerheid over, maar het is waarschijnlijk dat de eis om de uitlaat in de machinekamer te isoleren een grote rol gespeeld heeft. Ik heb nog nooit gehoord dat iemand z'n handen aan de uitlaat in de machinekamer gebrand heeft, maar om het certificaat te kunnen krijgen moet die uitlaat toch geïsoleerd zijn. Dat had ik deze winter gedaan met professionele, op maat gemaakte isolatiematten.

Het schip mocht een weekje museumschip spelen op het gastensteiger van het Maritiem Museum in Rotterdam. Ik kwam van Leiden over Gouda en had op de Hollandse IJssel flink de eb mee en wilde daar goed gebruik van maken. Daarom de regulateur op voluit. (Dat schudt wel, met mijn 1-cilinder gloeikop, maar daar ben ik aan gewend.) Op een bepaald moment zag ik bij de stormvloedkering veel meer stoom bij het koelwater en werd dat koelwater bruin. Het vermoeden bestaat nu, dat de knalpot en de uitlaat zijn gaan branden. Dat verklaart het

De speciale voor Simon de Waard gemaakte verrekijker met een plus en een min afgestelde lens is verloren gegaan...





De Stella Maris kort na Sail Leiden en kort na de brand

bruin worden, want dan komt er ook roest los.

De hitte die daarmee in de uitlaat ontstond kon voor die tijd voor een deel ontsnappen in de eerste twee meter uitlaat in de machinekamer. Achter de betimmering in de roef was de temperatuur in de uitlaat al een stuk lager geworden.
Door die isolatie in de machinekamer kon de uitlaat daar nu minder afkoelen en werd het deel achter de betimmering in de roef waarschijnlijk veel heter. Dat zou kunnen verklaren waarom die betimmering in brand is gevlogen.
Nu in de roef de uitlaat vol in het zicht is, zie ik dat er op één plaats ijzerdraadjes om de pijp zitten. Niet valt uit te sluiten dat er toch ook isolatie omheen heeft gezeten, die er sinds de nieuwbouw vanaf is getrild.

Simon de Waard

Naschrift redactie: Naar aanleiding van de brand bij Simon de Waard werd bekend dat na het isoleren van het deel van de uitlaat in de machinekamer, meer (beginnende) branden geweest zijn aan boord van historische schepen.
Allemaal gevallen waarbij voor het CVO de uitlaat in de machinekamer recent is geïsoleerd en de rest van de uitlaat (die meestal door het achterschip loopt) niet.
De warmtebalans wordt dan verstoord. Wees dus gewaarschuwd!

De uitlaat aan de bakboordzijde van de roef toont nog sporen van oude isolatie maar is toch te heet geworden.



Drab in de diesel

Steeds vaker motoruitval door brandstofvervuiling

Vaartuigen die in de problemen komen omdat de motor uitvalt, we zien het helaas steeds vaker.
Oorzaak: dichtgeslibde brandstoffilters door vuil in de gasolietank. Hoe komt dit en wat is eraan te doen?

De samenstelling van gasolie is de laatste jaren veranderd. Er wordt nu biobrandstof aan diesel toegevoegd, meestal is dat olie op plantaardige basis. Ook is het zwavelgehalte teruggebracht. Allemaal goed voor het milieu, maar minder gunstig voor de scheepvaart en de watersport.
Biobrandstof is namelijk een voedingsbodem voor bacteriën. Die micro-organismen groeien extra goed dankzij het lage zwavelgehalte. En er is nog een vervelend aspect: biobrandstof trekt water aan. In dat water kunnen ook weer allerlei bacteriën, algen en schimmels groeien. Resultaat? Slijm, drab en vlokken in de brandstoftank.

Vaak gaat het lang goed. Water en vervuiling zakken naar de bodem van de tank en blijven daar. Tot u een tochtje gaat maken op groot open water, op een druk bevaren kanaal of bij harde wind. Door het stampen en schommelen van de boot wervelt het bezinksel op en gaat mee richting brandstoffilter. Die raakt verstopt, waarna de motor uitvalt. Juist op druk of ruw water zit u daar niet op te wachten. Vaak gebeurt het tijdens de eerste vaartocht van het seizoen, na een winter stilstand. Geen fijne manier om de zomer te beginnen.

Gelukkig kunt u maatregelen nemen om dit risico te verkleinen. Probeer de brandstof vrij van water te houden. Controleer daartoe de afdichting van de tankdop en houd de tank zo 'vol' mogelijk, dat scheelt condens. Tap regelmatig water af via het kraantje onderaan de tank, want juist dit water is de favoriete broedplaats van de eencellige boosdoeners. Ook de brandstoffilters periodiek schoon maken of vernieuwen is belangrijk. Plaats een goede filter - met waterafscheider! - voor de motor. Als dat kan, maakt u ook eens in de zoveel tijd de brandstoftank schoon.
Tot slot kunt een bacteriedodend middel aan de gasolie toevoegen. Het bunkerstation kan hierover adviseren.

Als u de gasolie in uw tank niet vertrouwt, neem dan geen onnodig risico. Ziet u slijm of een modderachtige substantie, dan is het foute boel. Meestal is de enige remedie de gasolie afvoeren en de tank reinigen.
Twijfelt u, dan kunt u een monster nemen en deze laten testen. Of neem contact op met EOC voor advies.

Nieuw: infoblad over vervuilde gasolie. Hierin leest u meer over hoe het probleem ontstaat en wat u eraan kunt doen.

U vindt het infoblad op www.eoc.nl/kennisbank/checklisten-en-informatie.

Bron: EOC

Emissie tool voor scheepsmotoren

Als u toepassingen met een zuigermotor als aandrijver gebruikt, moeten deze voldoen aan de Nederlandse en Europese emissie-eisen. Denk daarbij aan uitstoot als stikstofoxides en fijnstof. Als toepassingen bij controle niet voldoen, kunt u een hoge boete krijgen.

Alle emissie-eisen die in Nederland en de EU gelden voor gangbare toepassingen staan versnipperd over verschillen documenten van de overheid. VIV heeft het voortouw genomen om de geldende emissie-eisen in een online tool te ontsluiten. Zo kunt u gemakkelijk de juiste waardes terugvinden. Let op: het gaat hier om informatie die constant wordt geactualiseerd, net als de wetgeving.
VIV probeert de informatie zo up-to-date mogelijk te houden, maar het is mogelijk dat er fouten in staan.

Mocht er iets niet kloppen of mist u iets? Stuur dan een mail naar viv@verbrandingsmotor.nl.

In de tool kunt u kiezen voor:
- Dieselmotoren voor binnenvaartschepen (*Red: Europese richtlijn voor de Binnenvaart*)
- Dieselmotoren voor grondverzetmachines en dergelijke
- Dieselmotoren voor mobiele generatoren
- Dieselmotoren voor railvoertuigen
- Gemotoriseerd (tuin)gereedschap
- Land- en bosbouwtrekkers
- Motoren voor pleziervaartuigen (*Red: Europese richtlijn voor pleziervaart*)
- Motoren voor zeeschepen
- Pompen en compressoren
- Stookinstallaties

U kunt hier zelf mee aan de slag via https://www.verbrandingsmotor.nl/emissietool.

Bron: Verbrandingsmotor.nl

Zeilende passagiersvaart richt Platform Veiligheid Chartervaart op

Eind januari 2018 is in Enkhuizen het Platform Veiligheid Chartervaart opgericht. Het is een gezamenlijke inspanning van Keuringsbureaus, boekingskantoren, de Enkhuizer Zeevaartschool en de schippers van de zeilende passagiersvaart, verenigd in de BBZ. De deelnemers hebben afgesproken samen te werken in het platform en structureel kennis over veiligheid vast te leggen en te delen.

Kennis delen
De Nederlandse traditionele vloot is uniek in Europa. Honderden historische zeilschepen zijn bewaard gebleven en actief in de maritieme toeristische sector.
De specialistische kennis die nodig is om met deze historische schepen veilig te werken, kan in het Platform Veiligheid beter gedeeld en ontsloten worden, onder meer door het opstellen van branchenormen. De norm of best practise, omschrijft de risicovolle onderdelen aan boord van zeilschepen en de maatregelen die getroffen moeten worden om de risico's te verkleinen. De norm omschrijft waarop

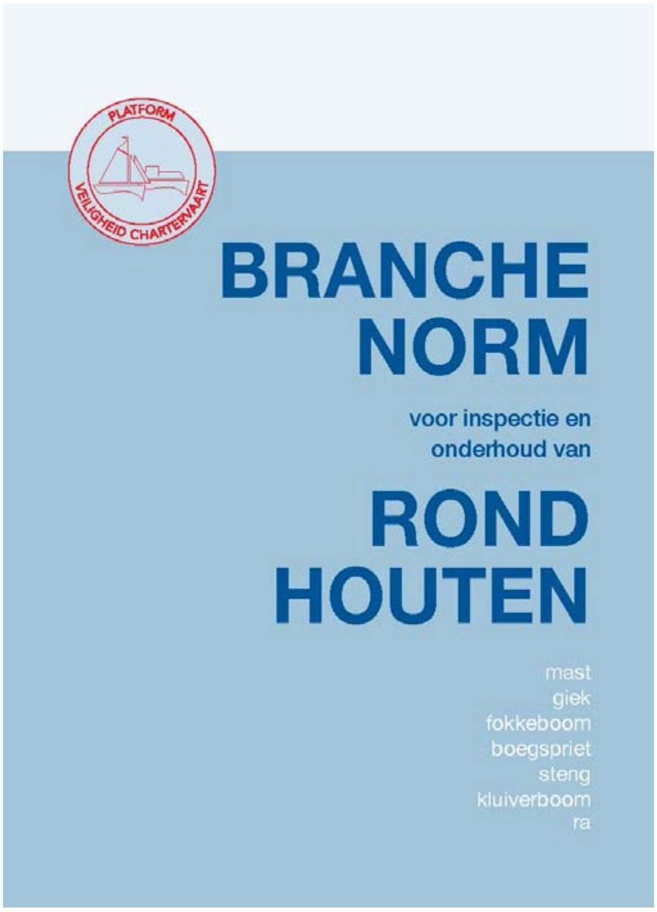
precies gelet moet worden, hoe vaak minimaal geïnspecteerd moet worden en wanneer de hulp van een expert nodig is. De informatie en instructie is niet alleen gericht op beginnende schippers en bemanning, maar kan ook de ervaren schipper ondersteunen.

Masten en rondhouten

Het Platform Veiligheid werkt op het moment aan de norm voor Masten en Rondhouten. De ervaring die hiermee wordt opgedaan, zal aangewend worden om nieuwe normen op te stellen voor andere scheepsonderdelen en handelingen. Sicko Heldoorn, voorzitter van de branche-organisatie BBZ, is blij met dit initiatief. *"Ik ken veel schippers die al ruim 20 jaar actief zijn. Ik ben blij om te zien dat zij hun ervaring en kennis graag willen delen met collega's. Het is belangrijk dat deze deskundigheid vastgelegd wordt".*

Bron: Varen doe je samen

Branchenormen voor rondhouten



Branchenorm rondhouten ligt bij drukker

De Branchenorm voor inspectie en onderhoud van Rondhouten ligt bij de drukker en wordt binnenkort uitgedeeld. Als vertrekpunt voor de mastennorm is de richtlijn van de Germanische Lloyd voor rondhouten gebruikt. Er is gezocht naar een simpeler en leesbaarder vorm en betere afstemming op onze behoefte. De norm is ontwikkeld door een groep schippers en experts, die bereid waren hun kennis te delen en hun tijd en energie te steken in dit onderwerp. De BBZ is hier heel blij mee en bedankt iedereen die hier werk voor verzet heeft.

Bijeenkomst Veiligheidswerkgroep

De veiligheidswerkgroep heeft een begin gemaakt met het opstellen van een branchenorm, of wel, met opschrijven wat elke schipper minimaal van de rondhouten aan boord zou moeten weten. De groep bestaat uit ervaren (zet)schippers en eigenaren. Voor aanvang was er al over 1 ding consensus: Hou het simpel, werkbaar en praktisch. Maar ook over de noodzaak van het opstellen van de normen was iedereen het eens. Als wij het niet doen doet de minister het.
In het onderzoeksrapport van de OVV wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Niet alleen aan de BBZ, ook de overheid en de keurende instanties moeten aan de slag.

De aanbevelingen zijn niet vrijblijvend; we hebben een jaar de tijd om verslag uit te brengen aan de minister over de gemaakte vorderingen. De minister oordeelt dan of het voldoende is. Als dat niet zo is zal de minister maatregelen moeten nemen.

Concreet zijn de aanbevelingen aan de BBZ:

1. Richt een platform op voor het delen van kennis over veiligheidskritieke onderdelen van een schip.
2. Stel met behulp van het platform branchenormen op en bevorder het gebruik ervan.
3. Ontwikkel een praktisch toepasbaar meerjaren-onderhoudssysteem.

Tijdens de bijeenkomst in Harlingen en de vorige ledenvergadering is duidelijk geworden dat er ruimschoots kennis aanwezig is in de achterban en dat die kennis beter met elkaar gedeeld moet worden. De werkgroep is inmiddels begonnen met het verzamelen en vastleggen van kennis. De volgende stap is dat experts en leden worden uitgenodigd om input te leveren. Ook heeft de werkgroep zich gebogen over de vraag hoe we de kennis toegankelijk moeten maken en verspreiden. Bijvoorbeeld via een website en workshops, maar hoe dat er precies uit komt te zien is nog niet duidelijk. Ten slotte zijn we ons ook aan het oriënteren op een praktisch onderhoudssyseem.
Wat al wel heel concreet vorm aan neemt is de ontwikkeling van de branche normen of best practice. Hierbij moet je denken aan richtlijnen voor bijvoorbeeld een mast, hout en staal. Hoe herken je zwakke plekken en hoe vaak moet je inspecteren? Wanneer wordt een windscheur kritiek? Als vertrekpunt voor de mastennorm is de nogal lijvige richtlijn van de Germanische Lloyd voor rondhouten gebruikt. We zoeken naar een simpeler en leesbaarder vorm. Voorlopig richt de werkgroep zich alleen op masten en rondhouten maar er zullen in de toekomst voor verschillende onderdelen normen opgesteld worden.

De benadering per onderdeel of onderwerp zal grotendeels gelijk zijn en ziet er ongeveer zo uit:
1. Risico Analyse
- Identificeer de kritieke plekken
- Wat zijn gevolgen als het mis gaat?
2. Inspectie
- hoe kun je de kritieke plekken het beste inspecteren?
- hoe vaak en wanneer moet je minimaal inspecteren?
3. Beoordeling
- Wat is de staat van het onderdeel?

Dit handige boekje voor iedereen die met rondhouten heeft te maken is hier te downloaden: https://www.debbz.nl/bestanden/bn-rondhouten-a6.pdf

Bron: BBZ

Gebrekkig onderhoud is geen schade

Wanneer uw schip een nieuw certificaat nodig heeft, wordt het droog gezet. Logisch. Heeft u in die zeven jaar (of in het geval van nieuwbouw tien jaar) tussentijds een werfbeurt op de helling of in het dok laten doen? Dat is niet verplicht, maar wel een goede gewoonte. Zeker nu de regelgeving voor hercertificering wordt verruimd van zeven naar acht jaar. Het onderwaterschip blijft dan mogelijk nog langer uit het zicht. We zien steeds vaker schades die voorkomen hadden kunnen worden. Tussentijds met het schip uit het water gaan, is vooruitdenken. Want tijdig onderhoud bespaart geld.

Te lang in het water
De meest voorkomende zaken die we tegenkomen aan het onderwaterschip zijn:
- Loszittende of weggeslagen coating met onderliggende (put)corrosie.
- Beschadigde (boeg)schroeven.
- Gebreken aan boegschroefinstallaties (gecaviteerde tunnelband, loszittende of verdwenen roosters, scheuren bij stuurroosters, touw- of nylonresten tussen schroef en afdichtingen).
- Anodes die op zijn of ongeschikt.
- Gebreken aan beunkoelers.
- Overmatige aangroei op de ledige waterlijn, de koelbeunen en buitenboordleidingen.
- Overmatige roer- of schroefasspelingen.
- Cavitatie bij de (boeg)schroef en op de roeren.
- Kraken in vlakbeplating als gevolg van loszittende verbanddelen en (beginnende) plooivorming.
- Scheuren rondom roerkoning en in roerbeplating.
- Slechte lassen door corrosie.
- Slijtage aan spudpaalgeleiders en blokken.
- Vlakschades.

De mate van onderhoud die uw schip nodig heeft is sterk afhankelijk van uw vaargebied (zoet/zout/brak), het varen op waterstand of op dieper water en of u veel of weinig vletwerk verricht.

Bron: EOC

Informatie over AIS en ECDIS op een rijtje

Sinds december 2014 is het voor Rijnvarende CvO-plichtige schepen verplicht zowel een werkende AIS als ECDIS aan boord te hebben. De verplichting geldt dus voor het gehele vaargebied dat valt onder RPR (Rijnvaart Politie Reglement).

Sinds 1 januari 2016 is het gebruik van AIS (dus NOG niet in combinatie met ECDIS) ook verplicht op het gehele BPR-gebied (Binnenvaart Politie Reglement). Dat betekent dus dat alle CvO-plichtige schepen (met uitzondering van pleziervaartuigen korter dan 20 meter) de AIS altijd aan moeten hebben als ze varen op vaarwegen met CEMT klasse I of hoger. Als ze stil liggen (aangemeerd of geankerd) geldt dat voor alle vaarwegen met CEMT-klasse III of hoger. Het is dus niet zo dat je zonder meer zomaar altijd de AIS uit mag zetten als je ergens aanlegt of ankert.

Wat houdt dat nu precies in?

AIS
Dit staat voor Automatic Identification System en is een systeem dat op erg regelmatig basis gegevens over je schip uitzendt. Dit gaat onder andere om de lengte en breedte van je schip en hoe snel je vaart en in welke richting. Doorgaans heeft AIS apparatuur ook de mogelijkheid om de gegevens van andere AIS-voerende schepen te tonen. Dit kan doorgaans wat primitief "grafisch" en in de vorm van een lijstje.

ECDIS
Dit staat voor Electronic Chart Display Information System en is een systeem waarmee je, kort gezegd, je eigen schip op een digitale waterkaart kunt tonen naast de andere "omliggende" AIS-voerende objecten.
ECDIS maakt gebruik van digitale kaarten. Deze zijn voor de vaarwegen, die in beheer zijn door Rijkswaterstaat, gratis en up-to-date te downloaden van de website van Rijkswaterstaat (vaarweginformatie.nl). Voor deze en ook overige gebieden in Nederland (en ook er buiten) zijn er gratis alternatieven. ECDIS'en zijn, ook buiten het gebied waar het nu dus al verplicht is, erg handig.
Als je een goed werkend systeem hebt, vervangt het voor een aanzienlijk deel de papieren waterkaart, die in papieren vorm eigenlijk altijd al verouderd is op het moment dat ze in de winkel ligt.

CBB/CvO-plichtige schepen
Voor zover je dat niet al wist van je eigen schip, geldt dat CBB/CvO (certificaat van onderzoek) voor alle varende binnenschepen die voldoen aan aan van de volgende criteria:
- alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer
- alle vaartuigen waarvan het product van de lengte, de breedte en de diepgang meer dan 100 m3 bedraagt (dus ook korter dan 20 m)
- alle sleep- en duwboten ongeacht de lengte
- alle passagiersschepen (vervoer van meer dan 12 passagiers)
- drijvende inrichtingen
Een geldig CvO is pas verplicht na 30 december 2018 maar de eisen voor AIS en ECDIS gelden nu dus al voor RPR-gebied en voor het BPR-gebied per 1 januari 2016. Zie echter de uitzondering.
Overigens is het zo dat volgens: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2015-395.html de AIS uit mag als schepen stil liggen langs een vaarweg van CEMT-klasse II of lager. CEMT-klasse II en hoger zijn de wat grotere doorgaande scheepvaartroutes en dan is het uiteraard best prettig te weten wat er vaart en/of stil ligt (zie ook: https://nl.wikipedia.org/wiki/CEMT-klasse).
Maar als je een weekeindje ergens lekker op een meertje ligt te genieten van de zomer….. mag ie dus uit.

Kosten AIS

Een groot aantal CvO-plichtige schepen hebben vermoedelijk al AIS aan boord omdat ze veelal meegedaan zullen hebben met een subsidieregeling die hiervoor was en liep tot eind 2012 (zelfs nog met wat uitloop in 2013 voor daadwerkelijke plaatsing). Voor de schepen die dat (nog) niet hebben, betekent dat een stevige kostenpost aangezien AIS'en niet gratis zijn. Maar zonder werkende AIS varen op water, waar dat verplicht is, is strafbaar.

Let op!! Als je nog geen AIS hebt en er dus nog een moet aanschaffen als je vaart op water waar je zo'n ding moet hebben, neem dan een type A. Er zijn twee typen, A en B maar de B-typen zijn onvoldoende voor ons soort schepen. Helaas zijn de A-typen gelijk ook zo'n drie keer duurder dan de B-typen en zitten qua prijs net boven de 2000 euro (begin 2015).



De ECDIS aan boord van de Terra Nova

Kosten ECDIS

Toen e.e.a bekend werd rondom AIS en ECDIS, hebben we met een klein groepje bekeken wat met name de eisen zijn voor ECDIS'en. ECDIS'en zijn uiteraard als compleet systeem te koop maar op die manier ook bepaald niet gratis. Vaak zijn ze qua kaarten dan ook nog eens gebonden aan abonnementen die aanvullend geld kosten. Aangezien de meesten van ons niet met varen ons brood verdienen, is elke kostenpost er eentje te veel.

Vooralsnog zijn er slechts vrij beperkte eisen aan ECDIS'en. Kort gezegd, moet een ECDIS gebruikmaken van goedgekeurd kaartmateriaal, in staat zijn de positie van je schip weer te geven op deze kaarten en buiten jezelf ook andere AIS-voerende objecten in de omgeving.

De ECDIS moet verder met een vaste verbinding verbonden zijn met je AIS.

Om de kosten zo laag mogelijk te houden hebben we ons als werkgroepje daar op geconcentreerd. We hebben gratis software gevonden en getest in combinatie met eveneens gratis beschikbare digitale kaarten. Op deze manier beperken we een ECDIS tot een zo beheersbaar mogelijke kostenpost. Een overzicht vind je op de pagina: overzicht aisecdis alternatieven.

We hebben één gratis alternatief getest en verder uitgewerkt. Dit is de oplossing met OpenCPN. We hebben e.e.a primair getest met versie 3.2, maar sinds voorjaar 2015 is versie 4 uit. Vooralsnog lijkt deze versie er alleen maar beter op geworden te zijn t.o.v. versie 3.2.

Software

OpenCPN is een stuk software dat werkt op verschillende soorten computers. Hieronder vallen Windows (vanaf XP), MacOS (vanaf versie 10.7) en diverse Linux-distributies. De software is te downloaden vanaf www.opencpn.org. Er is een uitgebreidere uitleg voor het downloaden en installeren van OpenCPN.

Computer

Uiteraard heb je ook een computer nodig om Windows, MacOS of een Linux-distributie op te draaien. Dit kan een bestaande laptop of (mini) PC zijn met een scherm er aan. Een van de werkgroepleden heeft zelfs een zogenaamde Raspberry PI computer als ECDIS ingericht. Raspberry PI is een computertje die je voor een specifiek doel kunt samenstellen. Door er een scherm op aan te sluiten en de software te installeren op een geheugenkaartje kan dat een oplossing vormen voor mensen die geen alternatief in de vorm van een laptop of (mini)PC hebben. Het uitgebreidere verhaal hierover vind je via de LVBHB link onderaan.

Digitale kaarten

Ook de kaarten zijn, en blijven vrij zeker, gratis. De kaarten zijn van de website van Rijkswaterstaat te downloaden voor de vaarwegen die bij hun in beheer zijn en voor de andere gebieden in Nederland zijn de kaarten van OpenSeamap te gebruiken.

Aanvullende hardware

Als je zowel de software als de kaarten hebt, ontbreekt er feitelijk alleen nog de functionaliteit om je schip en andere AIS-objecten hierin te tonen. Voor eigenaars van schepen met een stuurhut geldt vaak al dat ze een computerscherm, van een PC'tje of een laptop, hebben waarop OpenCPN haar overzicht op kwijt kan. Die "redden" zich dus wel.

Voor schepen ZONDER stuurhut is dat vaak lastig. Er is echter een goede oplossing voorhanden in de vorm van daglichtschermen. Deze worden ook vaak gebruikt op schepen die op zee varen met een open stuurstand. En als ze tegen zout water kunnen, zal dat doorgaans ook prima bruikbaar zijn voor het gros van onze schepen die doorgaans toch op zoet water varen. De firma Faytech (www.faytech.nl) levert dit soort schermen die ook nog eens via aanraking bediend kunnen worden. Er bestaat, net als voor de aanschaf van AIS, hiervoor een (tijdelijke) actie die door LVBHB georganiseerd is. Op deze pagina: https://www.lvbhb.nl/overheid/meer-ais-en-ecdis/ vind je er meer informatie over.

Meer informatie over de dataoverdracht tussen je AIS en je computer staat beschreven op de pagina: Verbinding AIS en computer

https://www.lvbhb.nl/wiki/ais-ecdis/

Bron: LVBHB

De CCR werkt aan een actieplan voor de verplichte uitrusting met Inland AIS en een visualiseringssysteem voor Elektronische Kaarten

De CCR streeft naar een verhoging van de veiligheid en wil de schippers de mogelijkheid bieden om over meer informatie te beschikken. Daarom heeft de CCR met ingang van 1 december 2014 de uitrusting met een Inland AIS-apparaat en Inland ECDIS-apparaat of vergelijkbaar visualiseringssysteem voor elektronische kaarten verplicht gesteld. In 2016, twee jaar na dit besluit, heeft de CCR een online-enquête gehouden om de verschillende betrokken partijen naar hun mening te vragen, de problemen van de gebruikers in kaart te brengen en de personen voor wie deze voorschriften gelden de gelegenheid te bieden verbeteringen voor te stellen.

De CCR heeft de resultaten van de enquête bekend gemaakt. Op grond van de analyse van de resultaten werden naar de hoorzitting met de stakeholders circa zestig aanbevelingen opgesteld, die niet alleen betrekking hebben op de veiligheid en betrouwbaarheid, maar ook op technische aspecten en de problemen die spelen rond de privacy en de controle daarop.

In het besluit van de plenaire vergadering wordt het Comité Politiereglement van de CCR verzocht aan de slag te gaan met de conclusies en aanbevelingen die op grond van de evaluatie geformuleerd werden en nu een actieplan op te stellen om de resultaten van de enquête om te zetten in concrete maatregelen. De verschillende taken moeten - elk voorzien van een eigen prioriteit - op het werkprogramma opgenomen worden: 2018-I-13.

Bron: CCR

Nieuwe regels voor het aan boord hebben van 2 AIS apparaten

De CCR heeft een definitieve wijziging aangenomen van artikel 4.07, tweede en vierde lid, van het RPR.
Hierdoor worden de voorschriften voor de installatie en het gebruik van een Inland AIS-apparaat aangevuld
(Besluit: 2018-I-11). Dit besluit is een eerste, concreet resultaat van de online-enquête die in 2016 door de CCR in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven gelanceerd werd.

Als een Inland AIS-apparaat defect is, kan dit tot gevolg hebben dat het schip niet verder mag varen, hetgeen financiële consequenties kan hebben. Een aantal schippers is er daarom toe overgegaan op hun schip een tweede AIS-apparaat te installeren, zodat zij ook als één van de Inland AIS-apparaten uitvalt de vaart kunnen voortzetten.

De installatie van twee AIS-apparaten was in de regelgeving niet voorzien. Als twee AIS-apparaten op één en hetzelfde schip tegelijkertijd op zenden staan, kan dit de veiligheid in de Rijnvaart nadelig beïnvloeden.
Op de elektronische kaart op het visualiseringssysteem worden dan namelijk twee schepen weergegeven, terwijl het om één en hetzelfde schip gaat. Om hier rekening mee te houden werd het RPR gewijzigd en werd om te beginnen de volgende precisering opgenomen: "Op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AISapparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen".

Verder is het RPR aangepast om te preciseren dat een Inland AIS-apparaat op vol vermogen moet zenden.
Een Inland AIS-apparaat heeft namelijk een zendvermogen van 1 W of van 12,5 W. Als het zendvermogen slechts 1 W is, is het signaal dat door het Inland AIS-apparaat wordt uitgezonden niet sterk genoeg en bestaat het risico dat de andere schepen het signaal te laat ontvangen.

Tot slot is in het RPR nu de oproepcode ("call sign") toegevoegd aan de gegevens die het AIS-apparaat moet uitzenden. De "call sign" call dient ertoe dat elk scheepsstation geïdentificeerd kan worden.
Deze wijzigingen worden van kracht op 1 december 2018.

Bron: CCR

Handhaving AIS in Duitsland

Vanuit Duitsland horen we dat er gehandhaafd wordt op de juiste gegevens die de AIS moet uitzenden. Net als in Nederland geldt in Duitsland voor bepaalde schepen een verplichting om met een AIS Transponder uit te zenden.

Maar ook voor schepen voor wie dit niet verplicht is en dus vrijwillig uitzenden geldt dat de gegevens die uitgezonden worden wel moeten kloppen. Logisch want andere schepen baseren mede hun beslissingen weer op de informatie die zij op het scherm zien en dan moeten deze natuurlijk wel kloppen.

Hou uw eigen AIS dus in de gaten en als u niet verplicht bent uit te zenden en u constateert een fout zet de AIS zender dan beter uit. Gebeurt dat tijdens het varen dan wel even de verkeersbegeleiding via de marifoon informeren.
U verdwijnt immers ineens van het scherm.

Bron: Vaarwijzer

Test of LED verlichting stoort op marifoon en AIS

LED verlichting kan de goede werking in de weg zitten van de marifoon en AIS.

De Amerikaanse kustwacht beschrijft een eenvoudige methode om te testen of de eigen verlichting van het schip een storende factor is op de ontvangst:
- Schakel de LED-verlichting uit;
- Zet de marifoon op een stil kanaal (bijv. VHF 13);
- Stel de squelch af tot de marifoon net niet meer ruist;
- Zet de LED-verlichting aan en kijk of de marifoon gaat

ruisen. Als dat zo is, zorgen de LED-lampen voor verstoring.

Als de lampen storen op de marifoon, verstoren ze waarschijnlijk ook de AIS-ontvangst. Die verloopt namelijk via de marifoonkanalen 87 en 88.

Bron: Simon de Waard

Nieuw registratiesysteem maritieme communicatie

Vanaf 20 juli 2018 heeft het Agentschap Telecom een nieuw klantportaal in gebruik: Mijn Agentschap Telecom. Hierin kunnen radiozendamateurs en maritieme registratiehouders hun gegevens inzien, wijzigen of intrekken. Dit vervangt het huidige frequentie-gebruikersregister.

Mijn Agentschap Telecom is te bereiken via de homepage van Agentschap Telecom (https://www.agentschaptelecom.nl/). Inloggen kan met DigiD of gebruikersnaam en wachtwoord.

De komende maanden zal Mijn Agentschap Telecom verder uitgebreid worden. Uiteindelijk zullen alle relaties van Agentschap Telecom hun administratieve, juridische en/of financiële zaken kunnen regelen vanuit het klantportaal.

Bron: Vaarwijzer

Internationale roepletters en andere maritieme contactgegevens zoeken

Op https://www.itu.int/mmsapp/ShipStation/list kun je roepletters van Nederlandse en buitenlandse schepen opzoeken. Voer een scheepsnaam in en je krijgt een overzicht van alle schepen met dezelfde naam. Klik je op het oogje links van de scheepsnaam dan krijg je per schip meer gegevens. Van Nederlandse schepen worden geen eigenaar gegevens gegeven, van diverse andere buitenlandse eigenaren wel.

Bron: Internet

Tips voor het onderhoud van een reddingsvest

Reddingsvesten hebben onderhoud nodig. De self-inflatable / automatisch opblaasbare reddingvesten zijn technische producten die naast een regelmatige keuring, ook onderhouden moeten worden.

Tips onderhoud reddingsvesten
Let bij het onderhoud dat je zelf periodiek uitvoert op de volgende punten:
1. Kijk wanneer je vest officieel moet worden gekeurd. Dat staat op een stempel op het drijflichaam, op de identificatieflap bij de automaat of op een button op een band.
2. Lees de gebruiksaanwijzing van het reddingsvest en zorg dat er voldoende reservepatronen en tabletten aan boord zijn.
3. Zorg dat het automatische reddingvest schoon is. Vuil en zand kruipen overal tussen en kunnen schade veroorzaken aan stiksels en het drijflichaam door de schurende werking.
4. Controleer het opblaasmechanisme. Dit is meestal gecombineerd met een CO_2-patroon op een ventiel en verzegeld met een cellulosepil. Veel automaten hebben een indicator: groen is gebruiksklaar, bij rood is de CO_2-patroon leeg en dus onbruikbaar. Ook door roest aangetaste patronen moet je vervangen. Controleer de pil en plaats een nieuwe als deze (deels) vergaan is.
5. Op de patroon staat een totaalgewicht. Door dit te wegen, weet je of de patroon nog gevuld is met CO_2.
6. NOOIT vergeten de CO_2-patroon en cellulosepil terug te monteren of een nieuwe te plaatsen na opblazen van het vest!
7. Let hierbij op de juiste volgorde, dan wordt niet onnodig een CO_2-patroon doorboord.
8. Op de website van de fabrikant is vaak terug te vinden hoe een reddingvest weer gebruiksklaar gemaakt dient te worden, sommige fabrikanten hebben hier zelfs YouTube filmpjes van.
9. Loop alle onderdelen van het vest na op schade.

Essentieel is het drijflichaam, dat voor het drijfvermogen zorgt. Dit moet onbeschadigd zijn. Indien gewenst kan het drijflichaam met de mond worden opgeblazen om de luchtdichtheid te controleren, let hierbij wel op dat de CO_2-patroon verwijderd wordt. Dit voorkomt een eventueel overdruk indien deze tijdens deze test per ongeluk geactiveerd wordt. Ook de nylon beschermhoes en de diverse banden moeten intact zijn.
Meer informatie over reddingsvesten vind je in het kenniscentrum 'Reddingsvesten' bij 'Varen doe je Samen!'
Goede, veilige vaart!

Bron: Varen doe je samen

Waar moet je op letten bij het keuren van een reddingsvest?

Per 1 januari 2016 is het dragen van een reddingsvest verplicht voor de beroepsvaart. De reddingsvesten moeten zijn gekeurd conform de keuringsspecificaties van de fabrikant. Ook in de recreatievaart zijn er verplichtingen met betrekking tot reddingsvesten, zo moet een snelle motorboot reddingsvesten aan boord hebben voor elke opvarende.

Vertrouwen op reddingsvest
'Varen doe je Samen!' heeft veiligheid als speerpunt en promoot en stimuleert het dragen van een reddingsvest. Het water in Nederland is namelijk vaak koud en men draagt meestal veel kleding en zwaar schoeisel zoals laarzen. Het is dan ook belangrijk dat je volledig kunt vertrouwen op een goede werking van het reddingsvest.

Erkende keuring
Afhankelijk van het merk van het reddingvest moet er jaarlijks of tweejaarlijks gekeurd worden door een erkend/gecertificeerd bedrijf. Het is belangrijk dat dit door een erkend bedrijf gebeurd, zodat je er op kunt vertrouwen dat de keuring op de juiste manier plaatsvindt.

Reddingsvestfabrikanten waarschuwen dat er ook niet erkende bedrijven keuringen aanbieden. Let hier dus op!

Bij een goede keuring:
- worden de vesten 16 uur onder druk gezet om te kijken of er geen lucht weglekt. Ter plaatse of op het schip keuren is onmogelijk!
- worden de vesten weer op juiste manier ingevouwen, zodat het reddingsvest dezelfde vorm heeft als toen je hem wegbracht
- krijg je garantie en zijn er geen kleine lettertjes
- worden de juiste en kwalitatief goede vervangingsonderdelen gebruikt: informeer hier gerust naar.

Kijk voor de periodieke keuring op de website van de leverancier/fabrikant van je reddingsvest welke bedrijven door de fabrikant geautoriseerd zijn en de keuring mogen uitvoeren. Alleen deze bedrijven kunnen de volledige aansprakelijkheid voor de keuring overnemen en zijn in het bezit van de juiste kennis en onderdelen om een keuring op de juiste wijze uit te voeren. Bij vragen kun je ook altijd telefonisch contact opnemen met de fabrikant of een importeur van je reddingvest.

Meer informatie over reddingsvesten vind je in het kenniscentrum 'Reddingsvesten' bij 'Varen doe je Samen!'
Goede, veilige vaart!

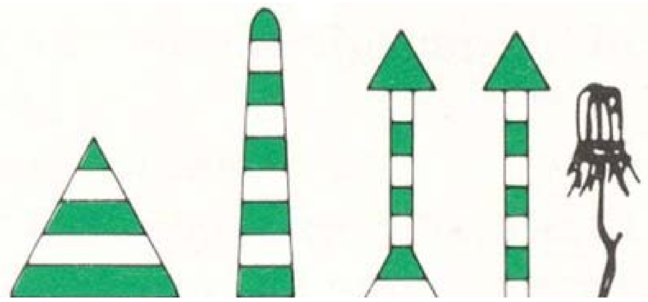
Bron: Varen doe je samen

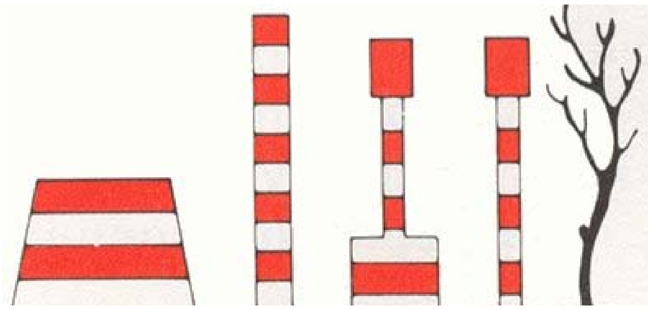
Varen in de recreatiegeul met aanvullende markering

Veel vaarwegen worden gebruikt door zowel de (grote) beroepsvaart als de recreatievaart. Voor grote schepen kan dit spannende momenten opleveren als een klein schip verdwijnt in hun 'dode hoek'. Om een veiligere situatie te creëren kan de vaarwegbeheerder er voor kiezen om met aanvullende (vaarweg)markering een 'recreatiegeul' of een zogenoemd 'fietspad' aan te leggen.

Aanvullende markering
Deze vaargeulen zijn te herkennen aan de groen-wit- en rood-wit gestreepte betonning, zogenaamde aanvullende markering, aan de zijkant van de hoofdbetonning.

Gele boeien
Op grotere wateren als de Waddenzee, Westerschelde en de Noordzee worden in verband met internationale regelgeving gele boeien gelegd om de (recreatie)geul aan te geven.
De vaarwegbeheerder heeft hiermee de bedoeling om grote en kleine vaart van elkaar te scheiden om zo de veiligheid te vergroten. Ook in de aanvullende (recreatie)geul is het verstandig om stuurboordwal aan te houden.





Mag beroepsvaart in de aanvullende (recreatie)geul varen?
Ja, dat mag, maar er is vaak een beperkte diepgang. Er zijn plaatsen in Nederland waar er sprake is van een aanvullende markering, waar binnenvaart gebruik van maakt. Bijvoorbeeld op de Westerschelde of op Het IJ. Deze aanvullende markering, wordt gebruikt om de (bovenmaatse) zeevaart te scheiden van de binnenvaart. Ook de vele veerboten op Het IJ varen vaak in deze geul.

Let op
Een recreatiegeul is bestemd om de grote(re) beroepsvaart te scheiden van de kleinere recreatievaart, maar dat betekent niet automatisch dat je in de recreatiegeul geen beroepsvaart tegen kunt komen.

Is het verplicht om de recreatiegeul te gebruiken?
Nee, je mag met een klein recreatievaartuig ook in de hoofdgeul varen, maar dit wordt niet geadviseerd.
Het is dus verstandig om met een klein schip de recreatiegeul te nemen als deze is aangelegd.

Soms alleen in de zomer
De aanvullende markering wordt op sommige trajecten alleen in de zomer aangelegd omdat er dan veel recreatievaart is. Vaak wordt de recreatiegeul dan in april aangebracht en wordt voor de winter weer weggehaald.
Er zijn ook stukken waar de aanvullende markering het hele jaar blijft liggen.

Reisvoorbereiding
Aanvullende markering is door heel Nederland te vinden, bijvoorbeeld op de Westerschelde, het Veerse Meer, Grevelingenmeer, IJsselmeer en de Randmeren, de Waal (bochten bij Nijmegen), het IJ en de Waddenzee.
Bekijk voor je gaat varen goed de waterkaart en lees de almanak om te kijken of er aanvullende markering aanwezig is, check welke diepte er geldt en maak er gebruik van indien mogelijk. Meer informatie over aanvullende markering vind je op de website van Rijkswaterstaat.
Goede, veilige vaart!

Bron: Varen doe je samen

Voorkom hinderlijke golfslag

Iedereen herkent dit wel: Je ligt ergens rustig aangemeerd en er komt een schip langs dat een behoorlijke golf produceert. Dat kan vervelend zijn, bijvoorbeeld omdat er spullen omvallen in de kuip of de kajuit. Of nog erger: er ontstaat schade omdat je schip hard tegen de steiger wordt geduwd.

Schade
Niet alleen schade aan een schip, maar ook schade aan de oever kan ontstaan door te veel golfslag.
De vaarwegbeheerder kan een bepaalde oever willen beschermen voor deze golfslag en kan hiervoor een bord gebruiken:



'Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken'
Dit bord wordt ook gebruikt als men hinderlijke golfslag wil voorkomen bij bijvoorbeeld werkzaamheden langs een oever of brug, bij aanlegplaatsen, bunkerstations en dergelijke.

Vaar sociaal
Ook als dit bord niet aanwezig is, is het van belang dat je let op de hoogte van je hekgolf. Kijk daarom regelmatig achterom hoe hoog je hekgolf is en of je daarmee overlast zou kunnen veroorzaken. Vooral op smallere vaarwegen zal een hoge hekgolf hinderlijk kunnen zijn.

Wat kun je doen om je hekgolf te verminderen?
Als je met een schip vaart, maak je golven in het water. De hoogte van deze golf hangt af van het type schip, de snelheid van het schip, en hoeveel voortstuwend vermogen er toegevoegd wordt. Dit kan motorvermogen zijn, maar bij een zeilschip ook de voortstuwende kracht van het zeil. Als een schip eenmaal de rompsnelheid heeft gehaald, wordt meer voortstuwend vermogen enkel omgezet in een hogere hekgolf. Tenzij de boot gaat planeren, als het ware glijden over het water, zoals een speedboot dat doet, dan neemt de hekgolf weer af. Zo zie je vaak dat als een kleine speedboot langzaam vaart, deze soms een hoge hekgolf maakt, terwijl als deze snel vaart, de hekgolf bijna verdwijnt.

Ken je schip en bespaar brandstof
Meer gas geven terwijl je schip al de rompsnelheid heeft gehaald, resulteert enkel in een hogere hekgolf en meer golfslag. Het is dan ook aan te raden om de rompsnelheid van je eigen schip te kennen. Juist voldoende gas geven om deze snelheid te bereiken is dan het beste. Dit resulteert in minder brandstofverbruik en een zo min mogelijke hekgolf. Als je het schip niet goed kent, bijvoorbeeld een huurboot, kun je met behulp van je log en gashendel wel uitvinden wat de rompsnelheid is. Als je gas terugneemt terwijl de snelheid niet afneemt, gaf je dus teveel gas. Goede, veilige vaart!

Bron: Varen doe je samen

Oprichter van nieuwssite Scheepspost wil meer gaan schrijven

Wouter van Dusseldorp is al meer dan 30 jaar charterschipper, waarvan 20 jaar op de eenmast-klipperaak Egberdina. Daarnaast was hij bestuurslid van de BBZ en bestiert hij de nieuwssites Zeepost en Scheepspost.
Nu wil hij de Egberdina verkopen om meer tijd te hebben om te reizen en schrijven.

Wouter van Dusseldorp (1956) groeide in Friesland op met varen op vlotjes, rubberboten en Schakels. Hij werd zeilinstructeur bij Watersport Twellegea en had met vrienden een sleepboot. Nadat hij in 1984 was afgestudeerd als bioloog en geen werk kon vinden, kon hij zich laten omscholen tot ICT'er, maar hij had geen biologie gestudeerd om binnen te zitten.

In 1986 kocht hij de tjalk Goede Verwachting en ging ermee charteren. Met het oog op dagtochten kocht Van Dusseldorp in 1996 de in 1882 als paviljoen-stevenaak gebouwde Egberdina. *'Het is te overzien. Mensen gaan 's avonds weer weg en dan ga ik naar huis. Dat vind ik erg prettig. Je kan het ook weleens niet zo leuk treffen met gasten in de chartervaart. Niet dat ik daar veel ervaring mee heb, maar dan is het een zwaar beroep als je zeven dagen een groep hebt.'*
Lees het uitgebreide interview van Heere Heeresma jr. in de papieren of digitale Schuttevaer, alleen voor Schuttevaer-abonnees.

Bron: Scheepspost

Verslag expertmeeting Varend Erfgoed

Het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC) organiseerde een Expertmeeting over de verduurzaming van Varend Erfgoed. Het is een voorbeeld van nieuwe ideeën en producten.
Een samenvatting van deze bijeenkomst is nu als pdf beschikbaar.
Het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC) is een kennis- en projectorganisatie voor nieuwe ideeën, producten, diensten en processen voor het Mobiel Erfgoed: erfgoed dat vaart, rolt, rijdt of vliegt.



Het is onderdeel van het project Clean and Future Proof Mobility Concepts, met steun van de Europese Unie.
In dit project werkt het Mobiel Erfgoed Centrum samen met diverse onderwijsinstellingen en tien kleine bedrijven aan nieuwe mogelijkheden voor de reductie van schadelijke stoffen.
Download hier het verslag:
http://www.zeepost.info/a/Expertmeeting.pdf.

Bron: Scheepspost

Beleidsplannen FVEN 2018 - 2020 in het Algemeen Bestuur goedgekeurd

De beleidsplannen van de FVEN 2018-2020 in het Algemeen Bestuur goedgekeurd. Hieronder volgt de samenvatting. Het doel van dit Beleidsplan is samen met de behoudsorganisaties (BO's) opnieuw de richting van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN)te bepalen.

Daartoe wordt eerst teruggekeken naar het resultaat van de jaren voor 2018. Belangrijk daarbij is de geringe betrokkenheid van de BO's bij de uitvoering van de taken waar de FVEN zich voor gesteld ziet. Toch is er ook veel goeds tot stand gekomen. Dankzij grote betrokkenheid van enkele leden is het Register Varend Erfgoed Nederland opgezet. Het Dagelijks Bestuur, hoe klein ook in getal, heeft tevens met de hulp van de adviseurs een waaier aan contacten gelegd en daarmee FVEN goed onder de aandacht van de diverse stakeholders gebracht.

Eind 2017 is met de meeste vertegenwoordigers van de BO's van gedachten gewisseld over hoe het verder moet met het bestuur van FVEN. Dat heeft geleid tot een Kernteam, dat in ieder geval in 2018 het Dagelijks Bestuur vervangt. 2018 wordt het jaar van het opnieuw inrichten van de organisatie, waarbij een grotere participatie van de BO's wordt verwacht. Met 16 aangesloten BO's moet het mogelijk zijn dit te realiseren.

Door middel van een SWOT analyse worden sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen aangegeven, waarbij de sterktes en kansen in de meerderheid zijn. Dit zal uitgangspunt vormen voor de aanpak de komende periode. De visie moet leiden tot een echte erkenning van het Varend Erfgoed. Daartoe is een regelmatig contact met het Ministerie van OC&W, de lagere overheden en de zusterorganisaties binnen het Mobiele Erfgoed noodzakelijk, maar ook in Europa.

Dit is mede belangrijk in het kader van de steeds veranderende wet- en regelgeving binnen Nederland en binnen Europa. Op grond van de statutaire doelstelling van FVEN gaat het om het behartigen van belangen, het coördineren en stimuleren van gezamenlijke activiteiten en het registreren van het Varend Erfgoed. De missie is dan ook: 'Varend Erfgoed en het netwerk'. FVEN als een hechte organisatie voor en vooral ook door de BO's.

Voor 2018 is de organisatie opnieuw uitgeschreven en zijn de profielen van het DB nog eens onder de loep genomen. De werk- en projectgroepen, ondersteund door externe adviseurs zullen een nog belangrijker plaats in de organisatie innemen, dan al het geval was. Er is sprake van een strakke planning, waar de BO's zich aan zullen moeten committeren. Ten aanzien van de 'middelen' zal ook een beroep op externe fondsen worden gedaan, gezien de aspiraties van de FVEN. Gelukkig is er zicht op mogelijkheden hiervoor.

Bron: FVEN en Scheepspost

Inschrijven in Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN)

Voor de belangenbehartiging door de FVEN is het van groot belang dat zoveel mogelijk schepen in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) staan ingeschreven.

De afgelopen periode is ons gebleken, dat er nog veel onbekend is aan het RVEN. Op evenementen als ook via Facebook en andere social media worden er vragen gesteld over "hoe kan ik mijn schip opgeven voor het RVEN".

Daarom hier een korte samenvatting van de wijze waarop een schip kan worden voorgedragen voor het RVEN.
1. Eigenaar is lid / aangesloten bij één van de 16 bij de Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) samenwerkende behoudsorganisaties.
2. Daarna kan men hier een aanmeldformulier downloaden: http://www.fven.nl/rven-procedure/
3. Op het aanmeldformulier staat wat een eigenaar dient te doen bij de aanvraag.
4. Betaling verrichten
5. Gevraagde bijlagen verzamelen
6. Het geheel in Word en JPG inzenden aan de schouwcommissie van de Behoudsorganisatie waar U lid of aangesloten bent.

De betreffende schouwcommissie neemt de aanvraag in behandeling en vraagt indien nodig nadere informatie op bij de eigenaar.

Als verdere informatie niet nodig is zal de schouwcommissie het schip voordragen voor registratie in het RVEN. Vervolgens verzorgt de FVEN, dat de registratie wordt ingevoerd in het RVEN.

De basiscriteria waaraan een schip moet voldoen om als Varend Erfgoed te kunnen worden ingeschreven staan ook op de website www.fven.nl

Bron: Scheepspost

Varend Monument® weer geregistreerde merknaam

Hoewel de naam van de Federatie reeds enkele jaren geleden werd gewijzigd, bleek onlangs, dat zoiets niet automatisch overal wordt verwerkt. In 2015 was daar toen te weinig aandacht voor, waardoor b.v. het lang geleden aangemelde Varend Monument ® bij het Benelux - Bureau voor intellectueel eigendom niet was gecorrigeerd.
Dat hebben wij nu hersteld, zodat op 2 mei 2018 weer in het merkenregister is opgenomen, dat "het merk

"Varend Monument®" toebehoort aan de Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland te Amsterdam.

Voor de duidelijkheid, een ieder die de term wil gebruiken b.v. een scheepseigenaar, een publicist of een scheepsmakelaar dient bij gebruikt altijd het ® merk mee te plaatsen, dat is wat het Benelux-Bureau van de gebruikers vraagt.
Ook als er een meervoud wordt gebruikt in publicaties is het Varende Monumenten ® of een afkorting (veel intern binnen FVEN) wordt dan VM ®
Hiermee is in ieder geval geregeld, dat de Varende Monumenten ® de waardering behouden die zij verdienen.

Bron: Scheepspost

Strontweek bijgeschreven als Immateriëel Erfgoed

Deze maand zijn liefst 13 nieuwe tradities bijgeschreven in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland. Hierbij ook de Strontweek, welke bestaat uit Strontrace, Beurtveer, Visserijdagen en het Liereliet. De Strontweek wordt ook wel de oefening onder zeil genoemd, wat neerkomt op het varen met schepen met behulp van de wind, waarbij alleen bij uiterste noodzaak mechanische voortstuwing gebruikt wordt. Daarnaast vindt de navigatie uitsluitend plaats door middel van een kaart en kompas. De Strontweek wordt jaarlijks in de herfstvakantie georganiseerd en wordt voorafgegaan door de 'Aanbrengrace' en het 'Klompke varen' voor kinderen.

Uit de brief van het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland aan de Vereniging Zeilvracht:
"De Vereniging Zeilvracht heeft duidelijk aangetoond dat de Strontweek voldoet aan de gestelde criteria en in haar erfgoedzorgplan laat ze zien dat ze het erfgoed met behoud van kernwaarden toekomst wilt geven. De Strontweek is een relatief jonge traditie waarmee de veel oudere kennis en kunde van de oefening onder zeil geborgd wordt.
Borging van immaterieel erfgoed is het doorgeven ervan aan jongere generaties. In het erfgoedzorg-plan benoemt Zeilvracht borgingsacties om het makkelijker te maken voor jongeren om deel te nemen en om de Strontweek en bijbehorende kennis en kunde breder onder de aandacht te brengen. Deze acties zullen helpen in het toekomst geven van dit immaterieel erfgoed.
De bijschrijving van de Strontweek in de Inventaris is een hulpmiddel bij de borging van uw erfgoed. Hiermee start een nieuwe fase van erfgoedzorg, volgens de richtlijnen van het UNESCO Verdrag ter Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed."

Bron: Scheepspost

Oude Bokkepoten online voor niet-leden

Bokkepoten ouder dan 2 jaar zijn vanaf heden ook voor niet leden online te lezen en te delen.
Vooralsnog vanaf nummer 209, maar met daarbij extra nummer 200, waarin we spreken van 1600 leden.
Inmiddels is de vereniging gegroeid tot een aantal van meer dan 1800 leden.

Zie https://www.lvbhb.nl/oude-bokkepoten-online-voor-niet-leden/.

Bron: LVBHB

Vlagvoering



Een zeer symbolische foto van de rouwvlag achterop de Stella Maris van Simon de Waard. Het regent hard. Achter de Stella Maris ligt een schip genaamd 'De Hoop' en een schip genaamd 'Onderneming'.

Naar aanleiding van een overlijden kregen we de vraag hoe het zat met de vlagvoering op een historisch bedrijfsvaartuig. Jan Sepp heeft hierover geschreven in De Bokkepoot (van april 2015). We delen deze informatie hier nogmaals met jullie.

Zie https://www.lvbhb.nl/vlagvoering/.

Bron: LVBHB

Cultuur in een open samenleving



Uitwerking van de plannen in het regeerakkoord over de waarde van cultuur. Ook blikt deze brief vooruit op het cultuurbeleid in de periode na 2020.

Uitwerking van het cultuurbeleid van het kabinet aan de hand van 5 thema's:
- cultuur maakt nieuwsgierig
- ruimte voor nieuwe makers en cultuur
- een leefomgeving met karakter
- cultuur is grenzeloos
- een sterke culturele sector.

Het beleid is te downloaden via https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/03/12/cultuur-in-een-open-samenleving/Cultuurbrief2018.pdf

Hierin staat onder andere de volgende tekst:
Het kabinet investeert extra in archeologie: dit bedrag is bestemd voor scheepswrakken die door natuurlijke erosie worden aangetast, archeologische monumenten, bijzondere vondsten en activiteiten die archeologie aan een breed publiek presenteren.

Bron: Ministerie van OCW

Kabinet waardeert cultuur met flinke investeringen

Door flinke investeringen zorgt minister Ingrid van Engelshoven (cultuur) dat kunst en erfgoed in Nederland ook in de toekomst van topkwaliteit blijft. Het kabinet investeert structureel € 80 miljoen in cultuur.
Voor erfgoed en monumenten wordt de komende jaren € 325 miljoen extra beschikbaar gesteld.
Minister Van Engelshoven: *"Met deze investeringen wil ik de cultuursector in Nederland laten floreren. Ik wil nieuwe generaties laten doorbreken. Ik wil kinderen al op jonge leeftijd enthousiast maken voor cultuur. En ik wil investeren in monumenten voor een mooie leefomgeving. Onze cultuur verdient het om in volle bloei te staan."*

Ruimte voor nieuwe cultuur en makers
De afgelopen jaren was de ruimte voor de ontwikkeling van de toekomstige top beperkt. Nu wil minister Van Engelshoven talentvolle makers de ruimte geven om verder te groeien. Er komt een nieuw gezamenlijk talentprogramma bij de cultuurfondsen.
Van Engelshoven: *"We hebben in Nederland gezelschappen, symfonische orkesten en musea van grote kwaliteit.*
Zij dragen bij aan het rijke kunstlandschap dat we kennen. Ze zijn en blijven belangrijk. Daarnaast wil ik nieuwe groepen makers de kans bieden in de voorhoede te komen. Met die nieuwe generatie vergroten we de diversiteit van het culturele leven. De nieuwe generatie spreekt een eigen taal, heeft eigen verhalen en spreekt het publiek van deze tijd aan."
De cultuursector werkt aan goed werkgeverschap, goed opdrachtgeverschap en goed ondernemerschap. Daar hoort een redelijke beloning bij. In 2018 ondersteunt het kabinet de verdere uitwerking van de arbeidsmarktagenda.

Cultuur- en erfgoededucatie
"Het is belangrijk dat zoveel mogelijk mensen van jongs af aan meedoen aan cultuur; het maken of er gewoon van genieten," aldus minister Van Engelshoven. Ze maakt het daarom mogelijk dat alle kinderen tijdens hun schooltijd het Rijksmuseum of een ander museum kunnen bezoeken.
Ook wordt geïnvesteerd in muziekonderwijs, zo kunnen nóg meer scholen goed muziekonderwijs gaan geven.
Op dit moment maken al ruim 1.000 scholen gebruik van een subsidieregeling en dat wordt uitgebreid naar 1.600 scholen.
Bovendien worden scholen uitgedaagd om met hun leerlingen ook cultuur te bezoeken die schuurt.
Het jeugdtheater, de jeugdfilm en kinderboeken uit Nederland hebben een sterke reputatie als het gaat om een confrontatie met andere zienswijzen. Het kabinet investeert extra in EYE Filmmuseum en in jeugdtheatergezelschappen.

Investeren in erfgoed
Voor het erfgoed is de komende jaren 325 miljoen extra beschikbaar, zodat ook toekomstige generaties van het erfgoed blijven genieten en het erfgoed blijven beleven.
Het kabinet zet dan ook in op toegankelijkheid van monumenten.
De minister: *"Monumenten, landschappen en historische gebouwen zijn herkenbare bakens in een veranderende omgeving. Erfgoed laat zien waar we vandaan komen, wie we zijn en welke ontwikkeling we doormaken.*
Het is belangrijk om die monumenten door te geven aan toekomstige generaties."
Zo krijgen burgers en lokale verenigingen de mogelijkheid om zelf het initiatief te nemen voorstellen in te dienen voor het behoud, gebruik en toegankelijkheid van erfgoed in hun directe omgeving.
Het kabinet investeert in de restauratie en verduurzaming van (grote) monumenten, met speciale aandacht voor monumentale kerken. Er is geld beschikbaar voor de restauratie en herbestemming van rijksmonumenten.
Ook wordt er geld vrijgemaakt om de digitale toegankelijkheid van erfgoed, archieven en collecties te verbeteren. Ontwerptekeningen van Nederlandse architecten worden bijvoorbeeld gedigitaliseerd.
Tot slot vult het kabinet de komende jaren het budget van het Nationaal Aankoopfonds aan. Dit fonds is - na de aankoop van Rembrandts Marten en Oopjen - vrijwel leeg. Grote aankopen van nationale betekenis worden zo ook in de toekomst mogelijk.

Voorbereiding nieuwe periode basisinfrastructuur
In 2021 start de nieuwe subsidieperiode van de culturele basisinfrastructuur. Aansluitend bij de Verkenning van de Raad voor Cultuur nodigt het kabinet andere overheden uit om in voorbereiding op deze nieuwe periode stedelijke en regionale profielen op te stellen. Voor de nieuwe periode zullen de overheden een gezamenlijke adviesaanvraag doen bij de Raad voor Cultuur.
Met het culturele veld en de Raad voor Cultuur vindt het kabinet het belangrijk dat de toekomstige plannen niet van bovenop worden vormgegeven, maar aansluiten bij de kracht en de ontwikkelingen in het culturele veld zelf.

In het oogspringende investeringen
- Het kabinet investeert in 2018 €30 miljoen in de restauratie en verduurzaming van (grote) monumenten, waaronder kerken. Ook in de komende jaren is er extra geld beschikbaar.
- In 2018 is er € 30 miljoen beschikbaar voor de restauratie en herbestemming van rijksmonumenten, via het Revolving Fund Plus.
- In 2018 wordt het museaal aankoopfonds aangevuld met €25 miljoen. In de komende jaren volgt nog €25 miljoen.
- Voor monumenten in Groningen stelt het kabinet de komende jaren €15 miljoen beschikbaar.
- Talentvolle makers worden via een nieuw gezamenlijk

programma bij de cultuurfondsen ondersteund. Het kabinet investeert in 2018 € 2,7 miljoen. Dit bedrag loopt op tot €4,9 miljoen in 2019 en verder.
- Met een investering van € 2,1 miljoen in 2018 maakt het kabinet het mogelijk dat alle kinderen tijdens hun schooltijd het Rijksmuseum of een ander museum bezoeken.
Dit bedrag loopt op tot € 4,9 miljoen in 2019 en verder.
- Het kabinet wil dat nog meer scholen goed muziekonderwijs kunnen geven. Met een eenmalige investering van € 5 miljoen wordt de laatste aanvraagronde van de subsidieregeling Impuls muziekonderwijs verdubbeld.
- Het Nieuwe Instituut krijgt in 2018 en 2019 € 5,5 miljoen om de ontwerptekeningen van Nederlandse architecten te digitaliseren.
- Scholen worden uitgedaagd om ook cultuur te bezoeken die schuurt. Met €1,5 miljoen per jaar investeert het kabinet de komende jaren in EYE Filmmuseum en in jeugdtheatergezelschappen.
- De komende jaren investeert het kabinet € 2 miljoen per jaar in de versterking van het internationale culturele profiel van Nederland.

Bron: Ministerie van OCW

Rapport Waterschapserfgoed, een verkenning

In 2015 ondertekende Heemschut samen met andere organisaties een oproep aan de waterschappen en hoogheemraadschappen om meer te doen met het eigen erfgoed. Dit deed Heemschut beseffen om ook zelf in actie te komen en te streven naar een beter en intensiever contact met de waterschappen.

Er is nogal wat water gerelateerd erfgoed is dat aandacht verdient. Het gaat om poldermolens, sluizen en gemalen, maar ook worden een historisch waterschapshuis, een oude dijk en het watersysteem rond een kasteel genoemd. Allemaal erfgoed in bezit of beheer van waterschappen. Voorjaar 2017 gaf Heemschut aan onderzoeksbureau De Waterfabriek de opdracht om dat uit te zoeken en een praktisch basisdocument op te stellen waarmee de Heemschutcommissies aan de slag kunnen. Het resultaat is het rapport met de titel Erfgoedvereniging Heemschut en waterschapserfgoed, een verkenning uit juli 2017.

In het rapport staat basisinformatie over 21 van de 22 waterschappen die Nederland rijk is. Het waterschap Blija Buitendijks is buiten beschouwing gelaten, omdat het hier gaat om een onbewoond buitendijks gelegen gebied.

Voor ieder waterschap is een tabel samengesteld met contactgegevens, in welke provincie(s) het waterschap werkzaam is, informatie over toegankelijkheid van het erfgoed, het erfgoedbeleid van het waterschap en wat actueel is met betrekking tot dat erfgoed. Er is ook een overzicht per provincie gemaakt, omdat in de meeste provincies meer dan één waterschap verantwoordelijk is voor het waterbeheer. In de provincie Zuid-Holland zijn bijvoorbeeld maar liefst zeven waterschappen werkzaam. Verder zijn in het rapport teksten over waterschappen en waterschapserfgoed en over Heemschut en waterschapserfgoed opgenomen. Voorts bevat het een stappenplan met praktische tips voor een aanpak.
Het rapport is hier te downloaden:
https://www.heemschut.nl/nieuws/actueel/bericht/?bericht=581

Bron: Heemschut

Hittegolf verpulvert scheepswrak bij Rutten

De aanhoudende droogte brengt de opgraving in gevaar van een zestiende-eeuwse schip in een tulpenveld bij Rutten. Het schip wordt momenteel opgegraven door studenten en archeologen van de Rijksuniversiteit Groningen. Door de droogte van de afgelopen weken scheuren eikenhouten delen en trekken spanten krom. *"De onttakeling die anders jaren zou duren, gebeurt nu in een paar dagen"*, zegt Yftinus van Popta, die de opgravingen leidt.



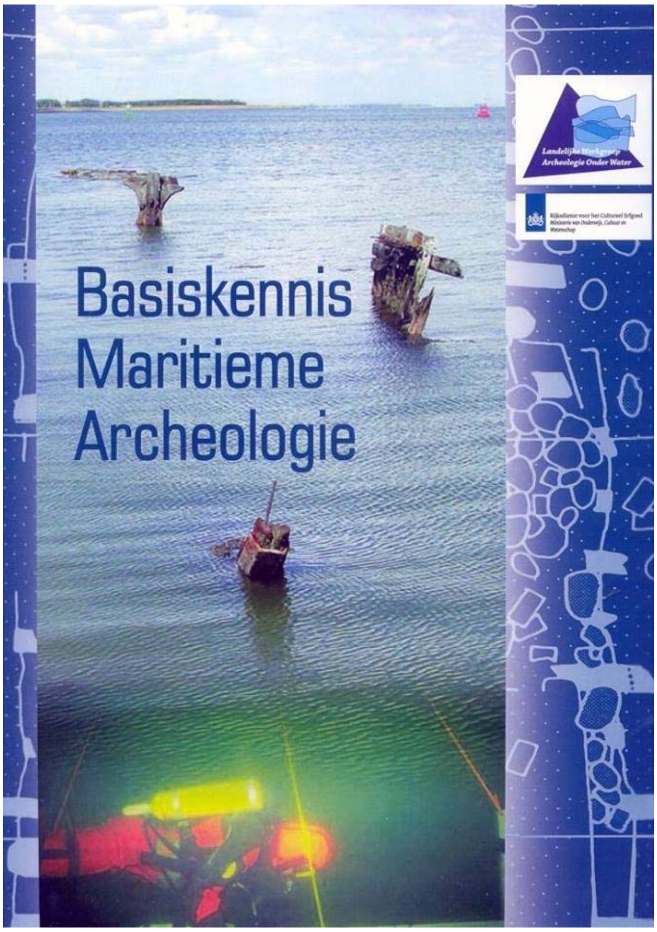
Wetenschappelijk verlies
Van Popta vreest dat het schip goeddeels uit elkaar valt, voordat de metingen en de inventarisatie helemaal gedaan is - dat betekent een groot wetenschappelijk verlies aan gegevens van dit bijzondere schip, waarschijnlijk een Engels oorlogsschip, dat ergens tussen 1515 en 1525 op drift raakte en strandde in wat toen een ondiep deel was van de Zuiderzee.

Bron: Scheepspost

Boek Basiscursus Maritieme Archeologie

Op de Schervendag op 21 januari 2018 is het boek Basiskennis Maritieme Archeologie gepresenteerd. Dit boek is het resultaat van de samenwerking van LWAOW'ers met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en maritiem-archeologen van enkele bedrijven. Het is een totale herziening van het losbladig cursusboek dat vanaf 2010 werd gebruikt bij de Basiscursus Maritieme Archeologie.

De huidige opzet van dit nieuwe boek is ook bedoeld als naslagwerk voor vrijwilligers in de maritieme archeologie die zich verder willen bekwamen in de vaardigheden die benodigd zijn voor verbetering van de resultaten bij de uitoefening van deze hobby.



Met de verworven kennis kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de juiste aanpak, rapportering en mogelijke publicatie van de onderzoeken die uitgevoerd. Met de juiste kennis kan ook een bijdrage geleverd worden aan een nauwere samenwerking tussen de vrijwilliger en de professionele maritiem archeoloog. Immers de sportduiker, met de nodige kennis over de omgang met maritiem erfgoed en vaak specifieke kennis van vindplaatsen in zijn regio, kan de professionele archeoloog aanvullen en daarmee het resultaat van het onderzoek versterken.

Het boek omvat een theorie en een praktijkgedeelte. In het theorie deel komen de volgende hoofdstukken aan de orde:
- Wat is maritieme archeologie;
- Geschiedenis van de maritieme archeologie;
- Maritieme archeologie in Nederland;
- Ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw;
- Bodemopbouw en archeologische waarden van maritieme gebieden;
- Gevaren voor het erfgoed onder water en
- Juridische aspecten.

In het praktijkdeel wordt aandacht besteed aan onderwerpen die informatie geven voor het uitvoeren, documenteren en rapporteren van uitgevoerde onderzoeken; te weten:
- Praktijkmanagement;
- Maritieme archeologie in de praktijk;
- Zoekmethoden;
- Documenteren;
- Vondstmateriaal en
- Rapporteren.

Om een beeld te geven van de verschillende activiteiten die tot de maritieme archeologie kunnen worden gerekend zijn tussen de hoofdstukken activiteiten van 'LWAOW'ers in beeld' opgenomen. Zij geven een goed beeld van de verscheidenheid aan mogelijke onderzoeken.

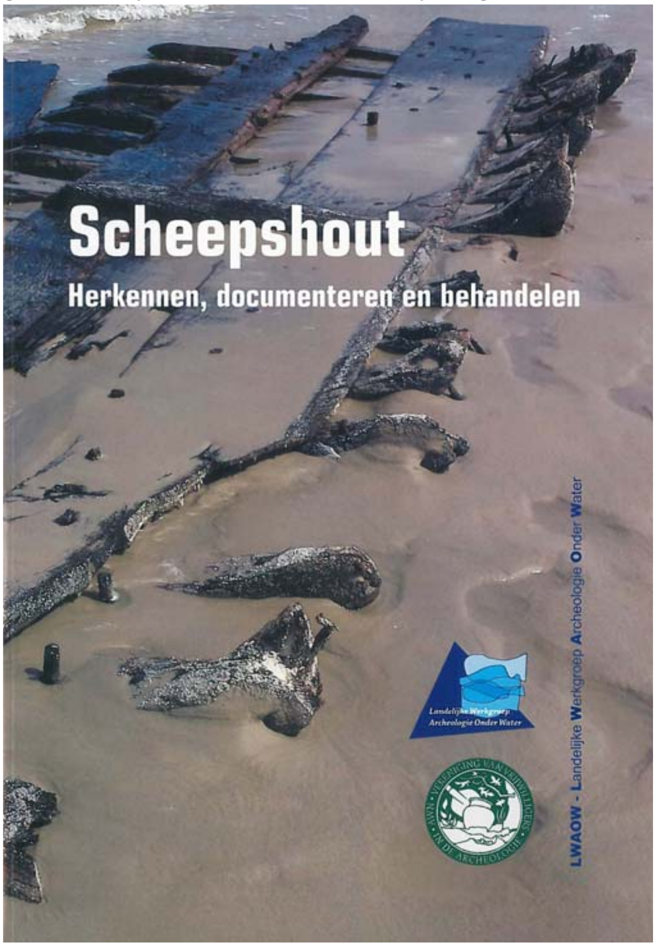
Het boek Basiskennis Maritieme Archeologie wordt in principe ingezet bij de Basiscursus Maritieme Archeologie die de LWAOW jaarlijks ieder voorjaar in samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed organiseert.

Voor geïnteresseerden is het boek ook verkrijgbaar door overmaking van € 35,- (incl. verzend-kosten) op rekeningnummer NL41 ABNA 0568 4227 32 ten name van penningmeester LWAOW te Hilversum.

Bron: LWAOW

Nieuw boek Scheepshout herkennen documenteren en behandelen

De LWAOW heeft in samenwerking met professionele maritiem archeologen een handleiding Scheepshout herkennen, documenteren en behandelen samengesteld. Deze handleiding kan gezien worden als een aanvulling op het boek Basiskennis Maritieme Archeologie dat begin 2017 is gepubliceerd. Deze handleiding geeft de vrijwilliger in de maritieme archeologie een handvat om aangetroffen hout te herkennen als scheepshout, te documenteren en op de juiste wijze te behandelen. Het op uniforme wijze documenteren is van belang om daarmee aan te sluiten bij de werkwijze die door de professionele maritiem archeologen wordt gehanteerd. Deze standaardisatie maakt het mogelijk om op de juiste wijze kennis te nemen van elkaars werk, het te interpreteren en zo mogelijk te gebruiken bij verder onderzoek. De vrijwilligers in de



maritieme archeologie, met de nodige kennis van scheepshout, kan zo een passende bijdrage leveren aan de historische kennis van de houten scheepsbouw.
De handleiding wordt gebruikt in workshops die door de LWAOW in het kader van Kennisbevordering worden georganiseerd.
Voor geïnteresseerden is de handleiding ook verkrijgbaar door overmaking van € 15,- (incl. verzendkosten) op rekeningnummer NL41 ABNA 0568 4227 32 ten name van penningmeester LWAOW te Hilversum.

Bron: LWAOW

Gezocht favoriet maritiem erfgoed. Heeft u al een bijdrage ingestuurd?

De Europese Commissie heeft 2018 uitgeroepen tot het Europees Jaar voor het Cultureel Erfgoed en daarom roepen wij u op om uw leukste, meest bijzondere verhaal over uw relatie met water te vertellen.

Wat is uw favoriete maritieme erfgoed?
Onze eeuwenlange relatie met water heeft veel tastbaar erfgoed achtergelaten. Maritieme objecten, varende (historische) schepen, scheepswrakken, bruggen en havengezichten zijn tastbaar. Maar denk ook aan historische verhalen, persoonlijke herinneringen, schilderijen, foto's, gedichten, liederen en speciale tradities die onderdeel uitmaken van ons maritieme erfgoed.

Hoe kunt u meedoen?
U kiest uw favoriete maritieme erfgoed en vertelt waarom dit zo is. Het verhaal mag op film, als geluidsfragment of geschreven, al dan niet geïllustreerd met foto's. Alles mag! Stuur dit naar: maritiem@tijdlijn.nu

Hier leest u alle ingestuurde verhalen, zie https://maritiem-erfgoed.nl/search?search_api_multi_fulltext&node_field_free_tagging%5B0%5D=45.

Bron: Scheepspost

Luchtfoto's van 90 jaar geleden online gezet

Wilt u weten hoe Nederland er zo'n 90 jaar geleden uitzag?

Foto NIMH: diverse schepen bij de aanleg Afsluitdijk





Foto NIMH: luchtfoto van Zwartsluis (jaar onbekend)

Het NIMH geeft vanaf heden nog eens 2000 historische luchtfoto's vrij. Deze komen bovenop de circa 1000 opnamen die wij vorig jaar al op onze beeldbank plaatsten. Tussen de foto's zitten bijzondere beelden, zoals van: het Gelderse Borculo dat in 1925 grotendeels verwoest werd door een tornado; de verdedigingswerken van de Stelling van Amsterdam en de fortengordel van Utrecht; het in de jaren 1930 gebouwde stadion Galgenwaard in Utrecht; het eiland Schokland voor de drooglegging van de Noordoostpolder; Scheveningen tijdens een drukke stranddag en veel opnamen van Amsterdam, Rotterdam en de havens.

De beelden zijn in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw gemaakt door de Luchtvaartafdeeling, de voorganger van de Koninklijke Luchtmacht. Zij hadden bijzondere interesse in de infrastructuur die van militair belang was: forten, bruggen, sluizen en havens. De foto's dienden onder andere als bron voor het maken van landkaarten en als hulpmiddel bij oefeningen.
Vanaf nu zijn de beelden te bekijken op én gratis te downloaden van de beeldbank van het NIMH, Flickr of Wikimedia.
https://www.flickr.com/photos/nimhimages

Bron: Nederlands Instituut voor Maritieme Historie

Een hele rij van varend erfgoed op een rijtje, in dit geval bijeen voor het Nationaal Waterkamp van Scouting

